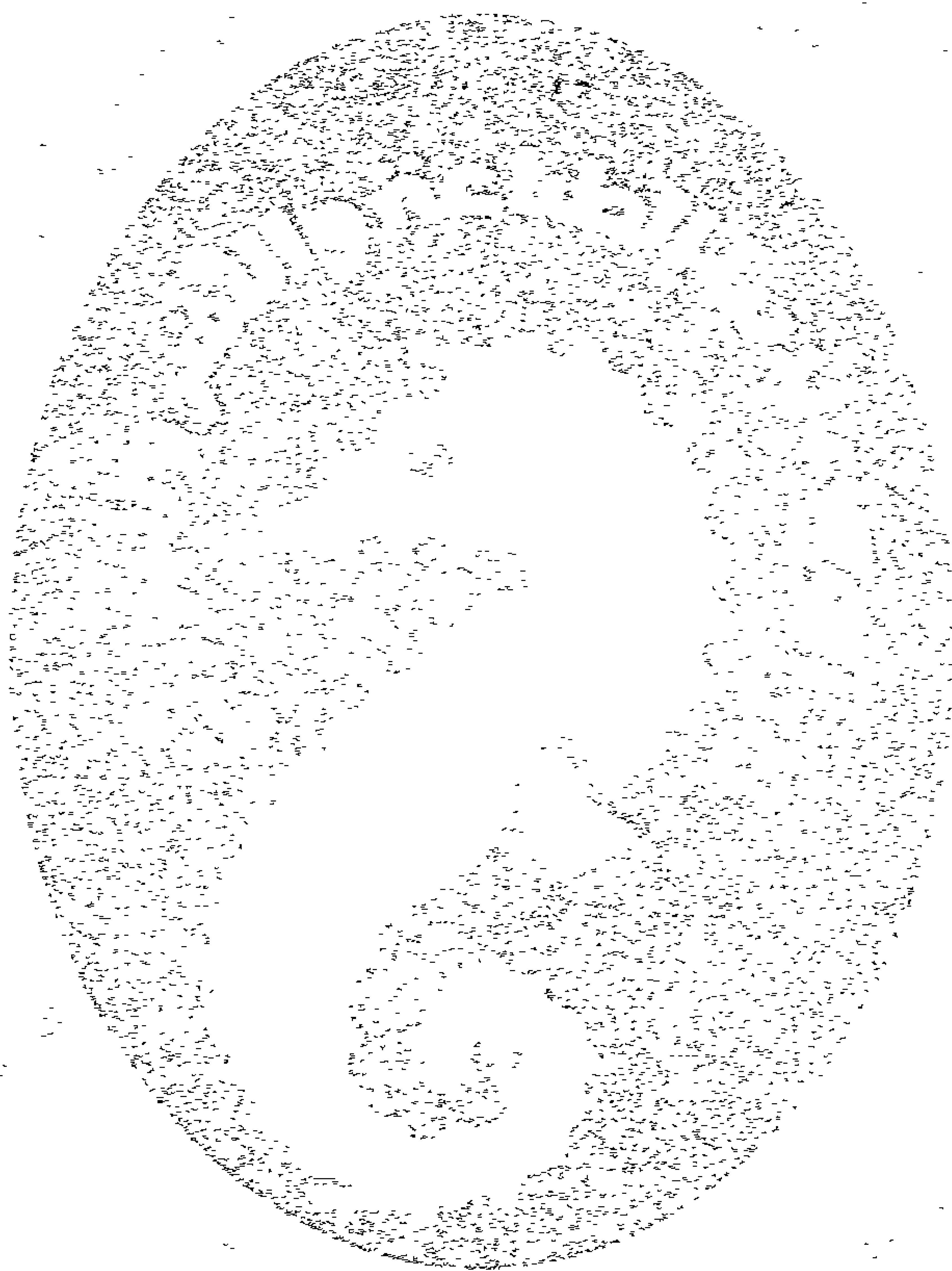
علم اقتصاديات النقل

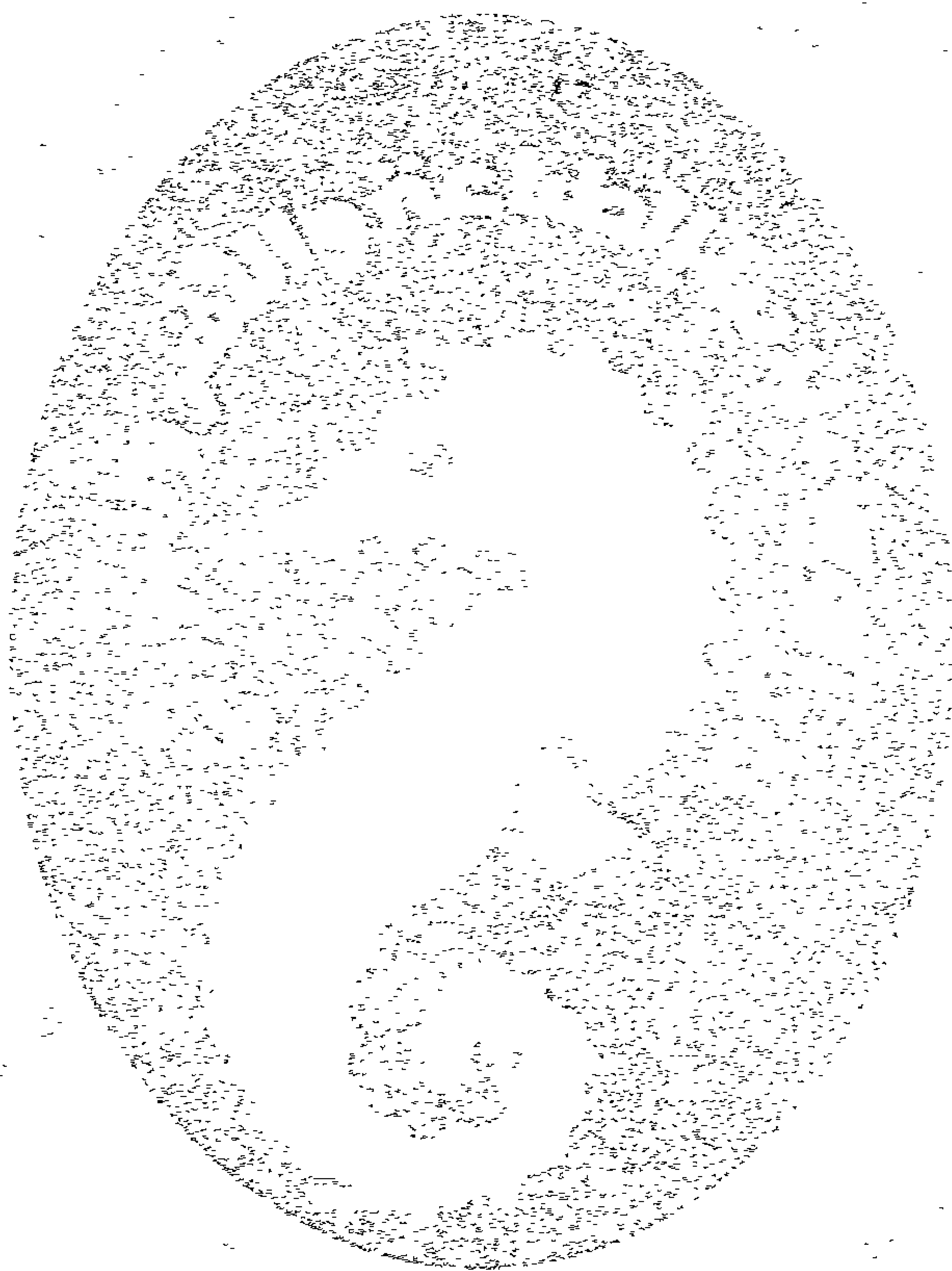
دكتور
احمد عبد السميع علام





ت : ٠١٠٣٧٣٨٨٢٢





علم اقتصاديات النقل

فهرست الهيئة العامة لدار الكتب والوثائق القومية

إدارة الشئون الفنية

د. عبد السميع ، أحمد علام

علم إقتصاديات النقل

ط١. - الإسكندرية. دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر. ٢٠٠٨م.

٥٤٣ ص ؛ ١٧× ٢٤ سم

نرمك : ٣- ٦٥٠- ٣١٥- ٩٧٧

الناشـــــر : دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر

العنـــوان : بلوك ٣ ش ملك حفنى قبلى السكة الحديد - مساكن دربالة - فيكتوريا - الإسكندرية

تليفـــاكس : ٠٠٢٠٣/٥٢٧٤٤٣٨ (٢خط)

الرقم البريدى : ٢١٤١١ - الإسكندرية - جمهورية مصر العربية

E_mail : dwdpress@yahoo.com

Website : www.dwdpress.com

رقم الإيداع : ٩٠١٤ ٢٠٠٨

L.S.B.N 977-428-041-5

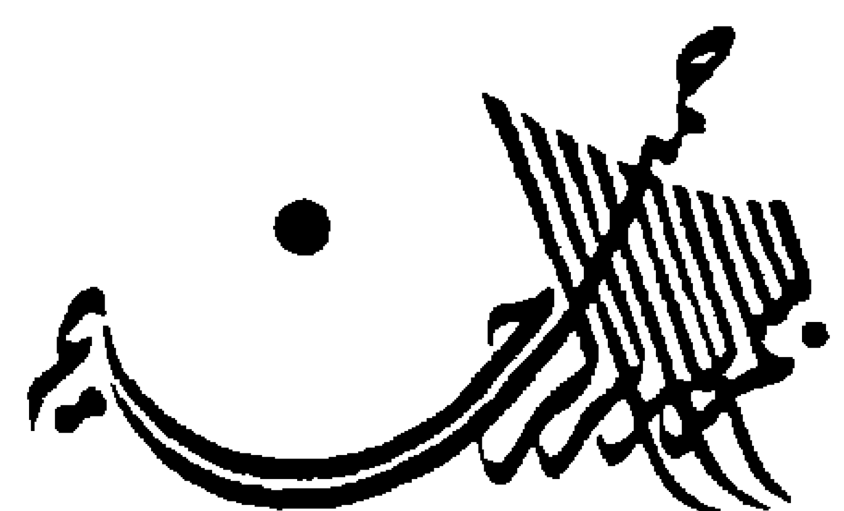
علم
اقتصاديات النقل

دكتور
أحمد عبدالسميع علام
دكتوراة فى الاقتصاد
أكاديمية الإسكندرية للعلوم - خبير اقتصادى
عضو الجمعية المصرية للاقتصاد السياسى
والتشريع والإحصاء

الطبعة الأولى
٢٠٠٩ م

الناشر
مكتبة الوفاء القانونية
تليفون / ٠١٠٣٧٣٨٨٢٢ - الإسكندرية

بسم الله الرحمن الرحيم



(وقل رب زدني علماً)

صدق الله العظيم

الإهداء

أولاً . . . . هذا العلم لوجه الله

أدعو الله أن يتقبله مني . . .

كما أن هذا العلم لكل باحث يريد أن يستفيد

ولكل قارئ يجعل نبراسه المعرفة . . .

وكله لمن خلق الأرض ومن عليها . . .

د / أحمد علام

مُقَدِّمَة

لاشك أن لكل دولة اقتصادياتها التي تتميز بها دون غيرها فهناك اقتصاديات الدول المتقدمة التي تتميز بارتفاع مستوى إنتاجيتها وتطوير هياكلها الإنتاجية باستمرار وإدخال عنصر التكنولوجيا في كل مصادر الإنتاج وهناك اقتصاديات الدول النامية والتي تحاول جاهدة اللحاق بقدر الإمكان بما يقوم به الاقتصاديات المتقدمة من تطور في كافة مرافقها ، وعلى الرغم من أن جميع قطاعات الاقتصاد المتقدم في أى دولة قد لا يكون بنفس القطاعات في الدول النامية ، فالقطاع الصناعي مثلاً يختلف عن قطاعات الدول النامية ، والقطاع الزراعي أيضاً يختلف ، كذا قطاع التجارة الخارجية ، وعلى الرغم من أن تلك الصناعات قد يكون بعضها لا يتناسب مع طبيعة الدول النامية ، إلا أن أهم القطاعات التي تستوي فيها الدول النامية والدول المتقدمة هى قطاع النقل ، فلا يمكن أن تحيا دولة بكل ما فيها من مرافق ومواطنين إلا من خلال وجود وسائل مواصلات تحدد أماكن معيشتهم وأماكن أعمالهم ، كذا أفكارهم وأمانيهم . فبدون وسائل المواصلات لا يكون هناك تجمع للشعوب وارتباط الأفراد ببعضهم بعضاً

، أيضاً لا يمكن لأى دولة أن تحقق تطوراً في صناعاتها أو زراعتها أو في تجارتها الخارجية أو الداخلية إلا في وجود وسائل نقل ناجحة .

ووسائل النقل قد تكون وسائل نقل برية كالقطارات والسيارات العامة والخاصة وسيارات النقل ، وقد تكون وسائل نقل بحرية كالسفن والزوارق وقد تكون وسائل نقل جوية كالطائرات .

وأيا كانت وسيلة النقل فإن الهدف الأساسي منها هو تحقيق أهداف محددة لا يمكن تجاهلها في منهج اقتصاديات النقل ، من ضمن تلك الأهداف وأهمها عنصرى تشغيل وتكاليف وسائل النقل .

فإذا نظرنا إلى قضية التشغيل سنجدها غير مستقرة لوجود بعض الثغرات التي تستحق الدراسة ، فنجد أن قواعد التشغيل مرتبطة ارتباطاً قوياً بعنصر وعقد الامتياز ، الذي بموجبه تتجه الدولة إلى منح الشركة العاملة خطوط التشغيل مسبقة . أى لا يجوز لأى سائق مخالفة هذه الخطوط ، فلا بد أن يمر من خلالها الأمر الذي يتسبب في كثير من الأحوال من الصدام مع الواقع الفعلي ، الذي يتضمن قيود رجال المرور والمطبات والحوادث ، وهذا يؤدي إلى ارتفاع معدل التكاليف نظراً لضياع طاقات كثيرة ، ولكن كيف يتم ضياع تلك الطاقات نقول أن الطاقة الإنتاجية في وسائل النقل تستهلك فور

إنتاجهـا أى لا يجـوز تخزينهـا لحـين اسـتهلاكها في وقـت لاحـق ، وبالتالي ضياع الفرصة ، معناه ضياع إلى الأبـد ، الأمـر الـذي يتحقـق على أثرها ارتفاع معدل التكاليف .

ولما كان التشغيل يتم بعيداً عن الإدارة ، لذا فلا يمكن السيطرة على تلك الأعطال التي تحقق هذه الخسارة ، كما أن الإدارة نفسها لا يهمها في المقام الأول تحقيـق أربـاح ، فالموظف أو العامـل سيتقاضـى أجره سواء حقق أرباح أو لم يحقق ذلك ، أما توزيع الأربـاح ، فهـو متوقف على الإدارة أيضاً ، إن شاءت أجازتها وإن لم تشأ فلن تمنحهـا للعاملين ، فضياع الحافز المعنوي لدى العامل يخلق فجوة حقيقية بـين الإنتاج وعناصره ، الأمـر الـذي يتـسبب في عـدم تطـوير وسـائل النقـل بصفة عامة .

والتكاليف بصفة عامة في وسائل النقل مرتفعة ، نظـراً لارتفـاع معدل التكاليف الاستثمارية ، وخصوصاً تكاليف رأس المـال الثابـت ، وهو الأمـر الـذي يجعـل التكـاليف الثابتـة في وسـائل نقـل القطـارات مرتفعة جدا ، فالتكاليف الثابتة غـير مرتبطـة بحجـم الإنتـاج ، ولما كان حجم الإنتاج في السكك الحديدية بطئ ، فإن حجم الإيرادات أيضاً

تكون أقل ، الأمر الذي يؤدي إلى ارتفاع معدل التكاليف الثابتة بصورة أكبر .

فإذا أضفنا ارتفاع معدل التكاليف عن الطاقات المعطلة ، إلى معدل التكاليف الثابتة ، فإن ذلك يكون بمثابة الأسباب الأساسية في عدم تحقيق أرباح وضياع موارد الدولة .

ولاشك أننا أمام قضية غاية في الأهمية ، لعلنا نستطيع ان نسرد بعض عناصر العلاج من خلال مؤلفنا هذا ..

ونتجه بالدعاء لله عز وجل أن يوفقنا في إخراج مؤلف يحوز إعجاب القراء والمختصين ...

المؤلـــف

د / أحمد علام

الفصل الأول
الإطار العام
لدراسة اقتصاديات النقل

الفصل الأول
الإطار العام
لدراسة اقتصاديات النقل

تقديم :

يعتبر علم اقتصاديات النقل من العلوم الأكاديمية التي تربط بكل فروع الأنشطة الاقتصادية الأخرى ، فالنقل يعتبر دعامة أساسية لتحريك حجم الطلب على السلع والخدمات الأخرى ، كما أن تكلفة النقل تعتبر عنصراً أساسياً في تحديد تكلفة أى منتج من خلال احتساب التكلفة النهائية لهذا المنتج ، بل من العناصر الأساسية التي باشرت أو عاصرت احتساب تكلفة المنتج ، فإذا كانت وسيلة نقل مرتفعة فلابد أن ذلك سيؤثر سلبياً على أسعار هذا المنتج والعكس ، كما أ، وسيلة النقل ذات طبيعة خاصة كمنقول تختلف عن كافة أنواع المنقولات ، ولا يفوتنا ونحن بصدد الكلام عن علم اقتصاديات النقل أن ندرك الطبيعة القانونية والسياسية لهذه الصناعة والتي بلاشك لها تأثيراتها المختلفة على حجم المشروع ، ومن خلال الإطار العام لهذا العلم نحاول أن نسرد للقارئ العناصر التي يتكون منها هذا الإطار بشئ من التفصيل وذلك على النحو التالي :

١ـ تحديد مفهوم وسائل النقل .

٢ـ تحديد أنواع وسائل النقل .

٣ـ إدراك الطبيعة القانونية والسياسية لصناعة النقل .

٥ـ مدى تأثير اقتصاديات النقل على اقتصاديات المشروع .

١ / ١ مفهوم وسائل النقل Means of transport :

هي وسائل تساعد مع اختلاف أنواعها على نقل أو توصيل مجموعة سلع أو أشخاص من مكان إلى آخر مقابل أجر مدفوع أو متفق عليه من أجل تحقيق هدف .

ولا شك أننا إذا نظرنا إلى تلك الوسائل فسنجدها وكما أنها مختلفة في أنواعها ، فقد تكون وسائل برية كالسكك الحديدية أو السيارات واللوريات ، وقد تكون بحرية كالسفن والبواخر ، وقد تكون جوية كالطائرات .

وعلى الرغم من ذلك فسنجد وكما نوهنا آنفاً أن ذلك يكون مقابل أجر مدفوع أو متفق عليه من أجل تحقيق هدف ، فما هو ذلك الهدف ؟

جدير بالذكر أن أى عمل يتم القيام به يكون مقابل أجر مدفوع أو متفق عليه ، بهدف تحقيق العنصر المادي الذي هو عصب الحياة ، أى تحقيق لغة التداول بين الأشخاص ، ولما كانت لغة التداول هي النقود ، فلا شك أن هذه النقود لها دور أساسي في اقتصاد أى دولة ، ألا وهو تحقيق الدخل القومي ، ومجموع دخول أفراد أى مجتمع يعبر عن الدخل القومي ، إلا أن هذا الدخل يتم إنفاقه مرة أخرى على شراء السلع والخدمات ، وهو ما يعبر عن الدخل القومي في صورة إنفاقه .

أو استخدامه . أما المعنى الأول فيعبر عن الدخل القومي في صورة الحصول عليه .

ومن هنا نصل إلى معنى اقتصاديات النقل . وهو عنوان المؤلف الذي نتشرف بتأليفه ، واقتصاديات النقل ، تعني كيفية استخدام هذا العنصر الحيوي أى وسائل النقل في تحقيق تطورات أو تغير ملحوظ في اقتصاد أى دولة . فلا شك أن النقل هو أحد عنصرى الدخل الحقيقى الذي يتكون من السلع والخدمات ، ولما كانت وسائل النقل تمثل واحداً من أنواع الخدمات التي قد تكون سياحة أو تأمين ، أو تعليم أو أى نوعاً آخر لذا فإن تركيزنا في هذه المادة العلمية هو تناولنا كيفية تحقيق عنصر النقل بكافة أنواعه تغير ملحوظ وملموس في اقتصاديات أى دولة .

١ / ٢ أنواع وسائل النقل Kinds of transport :

لقد تطورت وسائل النقل في الآونة الأخيرة بصورة هائلة ، لم تعد وسيلة الانتقال تتحوصل في الطرق المتأخرة التي كانت عليها منذ قرن مضى على الأقل . ناهيك عن الطرق البدائية التي كان يستخدمها الإنسان البدائي منذ آلاف السنين . بل أصبحت وسائل النقل والاتصال مبرمجة ومشحونة في خضام ثورة المعلومات . فالتحدث عن ثورة المعلومات يحتاج إلى كتب علمية متخصصة في هذا المجال . ليس هنا

مجاله ، ولكننا يجب أن ننوه أن وسائل المواصلات الحضارية المتوافرة في الدول المتقدمة والنامية أصبحت تعمل بأجهزة الكمبيوتر والإنترنت . نظراً لارتفاع مستوى التكنولوجيا في صناعة هذه الوسائل .

أما عن أنواع هذه الوسائل ، فهى إما أن تكون وسائل نقل برية ، أو وسائل نقل جوية ، وأخيراً وسائل النقل البحرية ، ومن خلال دراسة علم اقتصاديات النقل ننتقل سوياً من وسيلة إلى أخرى في تطور منطقي وعلمي ندرس خلالها خبايا ومزايا وعيوب كل وسيلة على حده .

أولاً : وسائل النقل البري :

لا يمكن لأى دولة في العالم مهما وصلت من تطور وعالمية في اقتصادها أو فكرها أن تستغني عن وسائل نقل داخلية ، أى تلك الوسائل التي يتجه أى مواطن على أرض الوطن في استخدامها لإنهاء حاجياته واستخداماته الشخصية والعائلية والتي تعتبر ضرورية لإبقاء حياته وأسرته ، تلك الوسائل لا شك أنها باكورة الدراسة في هذه المنظومة الأولية من علم اقتصاديات النقل .

وتتكون من الطرق الآتية :

- طرق الانتقال بالسكك الحديدية .
- طرق الانتقال بالسيارات .

طرق الانتقال بالسكك الحديدية :

ووسيلة الانتقال عن طريق السكك الحديدية ، تتبلور في القطارات ، سواء كانت قطارات ركاب ، أو قطارات نقل بضائع وسلع ، فالقطارات الخاصة بنقل الركاب لها طبيعة خاصة ، ونظام يختلف عن تلك التي تستخدم في نقل البضائع والسلع ، فقطارات نقل الركاب تصنع بأسلوب Method وتكنيك technical خاص يتواءم مع طبيعة وميول الشعوب المختلفة من حيث توافر مظاهر الحضارة والتكنولوجيا المتطورة والتي تضفي على الراكب السعادة والراحة أثناء الرحلة اليومية ، ولا شك أن استخدام هذه التقنيات سيحقق كثيراً من عناصر الطلب الفعال لهذه الوسائل المستمرة والدائمة للاستخدام .

فالطلب على النقل هو طلب مشتق أو مستمداً من طلب أصلي هو غايات الإنسان وحاجاته . لذا فإن الزيادة في احتياجات الإنسان تحقق زيادة على النقل لأنه لا يجوز بأى حال من الأحوال أن يقوم الإنسان بإنهاء احتياجاته الشخصية بدون استخدام وسائل النقل المختلفة . وعلى رأسها القطارات وهى أحدث الوسائل الهامة في تحديد حجم الطلب على النقل ، نظراً لرخص أسعارها ، وسرعة انجازها لارتباطها بتوقيتات محددة وزمان محدد من أجهزة الدولة عليها وعندما نشرح ما هو الطلب المشتق ، فإننا نضرب مثلاً أن الطلب على

السلع الرأسمالية مثلاً طلب مشتقاً فرعياً ليس أصلياً ، لأن هذه السلعة لازمة لإنتاج سلعة أصلية هي السلعة المشبعة ومحور هدف الإنتاج .

ولا شك أن الارتفاع بمستوى الخدمة في وسائل النقل بالسكك الحديدية يجب أن تكون أولى بالرعاية لأنها تعبر عن مظهر الحضارة والرقي وواجهة راقية في المنظور السياحي أمام كافة الجنسيات المختلفة التي تأتي إلى الدولة بغرض السياحة ومن المحتمل استخدام تلك القطارات .

ولا شك أن ذلك يتطلب تأهيل وتطوير هيئة السكك الحديدية لأن ذلك سيكون بمثابة استبيان مكانة وتاريخ الدولة المستقبلة للسياحة ، فالسكك الحديدية هي مصدر لنقل أكبر شريحة للسكان في أي دولة . فنجد أن في مصر مثلاً تقوم بنقل أكثر من ١,٥ مليون راكب يومياً [١] ، لذا فإن ذلك يكون دافعاً نحو تطوير حركة نقل القطارات وفتح باب الاستثمارات المباشرة في هذا القطاع الحيوي .

إن الاستثمارات المباشرة ، يجب أن تكون في قطاعات هامة وحيوية ، يجب أن تقوم الدولة بوضع أولويات استثمارية في القطاعات المختلفة الداعية إلي الاستثمار فيها ، ولا شك أن قطاع النقل من أهم

---

(١) مهندس محمد منصور ـ صالون الجمعة الأهرام في ١٢ / ٥ / ٢٠٠٦ ص ١٠

القطاعات التي يجب إدخال عنصر الخصخصة في مرافقها ، وإننا نجد أنه يجب أن يكون خصخصة جزئية بقصد استخدام عنصر حق الاستخدام والتطور لفترة مؤقتة بعدها تتسلم الدولة مرافقها مع وضع جدول زمني لهذا التطور .

ولقد اتجهت دولاً عديدة في تطوير مرافقها ومرفق النقل بصورة خاصة ، فمعظم دول أوروبا يوجد بها قطارات على مستوى تكنولوجي مرتفع ، وفي مصر تتجه خطة الدولة نحو استخدام أسلوب الخصخصة الجزئية من خلال استخدام خبراء من البنك الدولي وخبراء محليين لوضع دراسة مستفيضة عن أحوال ومشاكل النقل في مصر وتحديد البواطن الحقيقية لتلك المشاكل وإن كانت هذه الاتجاهات يجب أن تتبلور في صورة حقيقية ويجب أن يكون لديها التمويل اللازم لعملية الدراسة الحقيقية وبشرط أن تكون دراسة فعلية جادة نخرج بها من قوقعة هذا الحقل النيام إلى رحاب الخصخصة الجزئية المنتظرة . مع وضع في الاعتبار ضرورة تحديد المستثمرين في هذا المجال . فيجب أن يكونوا مستثمرين وطنيين أولاً . فإن لم يوجد يكون مستثمر أجنبي نضع أمامه كل محتويات المشكلة . وتذلل أمامه كافة العقبات من أجل التبرير من استغلال حق الانتفاع لفترة زمنية محددة يتم فيها تطوير

مرافق السكك الحديدية ، أو تسليم الدولة بعدها المرفق بعد تطويره ، وفي حالة عدم تنفيذ الاتفاق بكل دقة ، فإن ذلك يكون بمثابة فسخ العقد بين المستثمر والدولة مع وضع شرط جزائي في حالة عدم التطوير كالحصول على الضرائب المعفاة أثناء فترة الاستثمار بأثر رجعي أو حرمان المستثمر من الاستثمار في أى قطاع آخر في الدولة علاوة على تعويض فوات الفرصة .

أما من ناحية نقل البضائع ، فهناك قطارات خاصة لنقل البضائع للمستثمرين والتجار نظير أجر مدفوع للهيئة ، من أجل توصيل البضاعة محل المشتري مع وضع في الاعتبار العقد المبرم بين الهيئة وصاحب البضاعة في حالة التخلف أو الضياع ، فهنا يجب حصول صاحب البضاعة على التعويض المعقول الذي يعوضه عن تلف البضاعة أو ضياعها .

وتقوم السكك الحديدية بنقل أكبر حجم من البضائع تقدر بالمليارات من الأطنان . ومن مزايا مرفق السكة الحديد في مجال نقل البضائع . نظام التميز في التعريفة الذي تتبعه الهيئة ، وتكون من خلال تشجيع لنقل المواد الخام والسلع الضخمة والثقيلة والمخفضة القيمة مقابل رفع أسعار النقل لبعض السلع الأخرى النادرة ، ولا شك

أن نقل البضائع عن طريق القطارات تتسم أهمية قصوى تفوق النقل بأى وسيلة أخرى ، حيث أنها لا تتأثر بالظروف الجوية . وتستخدم لوريات لعملية النقل من المكان الأصلي إلى محطة القيام ، ومن محطة الوصول إلى مكان المقصد ، وبذلك يكون قد جمعت بين مزايا اللوريات وانتفاء حوادثها في نفس الوقت ، ويقضي بذلك من ناحية أخرى على مساوئ النقل بالسكك الحديدية ، ولا شك أن ذلك يكون بمثابة تقليل مخاطر risky النقل قِبل صاحب البضاعة ، يضاف إلى ذلك أن السكك الحديد يتبع أسلوب النقل العابر ، وذلك بمنح صاحب البضاعة المشحونة حرية إيقاف الشحنة خلال رحلتها بقصد التخزين المؤقت أو إجراء بعض التعديلات ، وتكمل الشحنة رحلتها حتى المقصد النهائي . كما قد تتجه الهيئة إلى استخدام أسلوب تعديل مسار الشحنة إلى مقصد آخر يختلف عن المقصد الأصلي المتفق عليه ، أو تجزئة تفريغ الشحنة إلى أجزاء في محطات مختلفة .

وعلى الرغم من ذلك ، فإن هيئة السكك الحديدية أصبحت الآن وفي غضون ما وصلت إليه الهيئة من إهمال وتسيب أن فقدت كثيراً من مميزاتها وفقدت كثيراً من هيبتها وخصوصيتها في نقل البضائع لصالح السيارات ، فقد تعرضت الهيئة لكثير من الهزات ووقعت أكثر من

أربعة حوادث مروعة عام ٢٠٠٦ راح على أثرها كثيراً من الأرواح والخسائر المادية ونظراً لارتفاع تكلفة النقل في الآونة الأخيرة بالنسبة لتكاليف النقل بالسيارات ، وعلى الرغم من انخفاض التكلفة الحقيقية في السكة الحديد ، إلا أن التكلفة الإجمالية تكون مرتفعة نظراً لتعرض البضائع في بعض الأحوال للشحن والتفريغ أكثر من مرة كما هو الحال في نظام النقل من الباب للباب ، وهو ذلك النظام الذي حاولت الهيئة تحسين الخدمة به باللوريات السابق الإشارة إليه .

ونجد أنه من ناحية أخرى أن السكة الحديد أو نقل البضائع بالقطارات قد لا يسعفها تحقيق ذلك في حالة البضائع المرتفعة القيمة وسريعة التلف ، وأمام التطور الهائل لأسلوب نقل الطائرات ، وإنشاء أساطيل لنقل البضائع العالية القيمة كل ذلك يجعل الصعوبة في نقل بضائع نادرة بالسكك الحديدية ، ولا شك أن اتجاه هيئة السكك الحديدية إلى تطوير مرفق القطارات واستبدال مجموعة من القطارات المتطورة والقادرة على إثبات وجودها في سوق النقل يقلل من تلك المخاطر . ويحقق أكبر قيمة من القيمة المضافة في مجال النقل . مما يعود على الدولة بالفائدة من خلال زيادة أكبر في الناتج القومي

الإجمالي وبالتالي الدخل القومي ، ولا شك أن ذلك لن يتحقق إلا من خلال إيجابية الدولة لهذا الحقل الحيوي .

ولا شك أنه بصفة عامة ، فإن مساوئ السكك الحديد والمتمثلة في القطارات قد تبلورت في ضعف التسهيلات المتاحة في مجال الشحن والتفريغ لكثير من المحطات ، كذا الحركة البطيئة نسبياً للنقل لمسافات قصيرة لعدم مرونة استخدام عربات السكك الحديدية . وإنتاجها بشكل ونظام تشييد محدد، علاوة على مشاكل تعديل مسار العربة ومشاكل إضافة أو فصل العربات أو تعديل خط سيرها من اتجاه إلى اتجاه آخر ، كل ذلك يجعل الطلب على سوق السيارات أصبح أكثر جذباً ، وأوسع نطاقاً (١) .

طرق النقل بالسيارات :

أصبح النقل بالسيارات يستحوذ على حوالي ٨٠ ٪ من جملة سوق النقل الداخلي وخاصة في مجال نقل البضائع . حيث أنها تتميز بمزايا عديدة قد لا تتوافر في وسائل نقل القطارات . فهي تتميز بالمرونة والملاءمة . حيث أنها تلائم عدد متنوع من الأغراض . إذ لا ترتبط بخطوط مستقيمة ومحددة سلفا كالسكك الحديدية . أو كما

(١) د. سعد الدين عشماوي . تنظيم وادارة النقل . مكتبة عين شمس ١٩٧٥ ص ٨٤

تراها في المجرى المائي ، ومن ثم فإنها تعد منافساً قوياً لجميع وسائل النقل الأخرى ، علاوة على أن أسعارها منخفضة في نفقات وتكاليف الشحن والتفريغ على أثر إنتاج مجموعة من السيارات ذات القلابات الخاصة تستخدم في مكان التفريغ ، كما أن السيارات تتميز باستحواذها على خاصة البضائع ذات الكميات الصغيرة وذات الحجم المتوسط . ولما كانت تلك البضائع تكون متوسطة الأسعار ، فإن نقلها بطرق أخرى قد تكبدها تكاليف أكثر ، وبالتالي تكبيد ناقلها تكاليف مرتفعة . أما ومع توافر النقل بالسيارات فإن تكاليف نقل مثل هذه البضائع يعتبر أرخص وأيسر من الناحية العملية .

إلا أنه وعلى الرغم من ذلك فإننا نجد أن مساوئ النقل بالسيارات تتبلور في عدم اقتصادها في النقل لمسافات طويلة ، فالسيارة تحمل أقل من تلك الحمولة التي تكون في عربات السكك الحديدية ، ونجد أن كل سيارة تحتاج إلى وحدة محركة منفصلة . وفي أحسن الفروض فإنها تكون ذات نظام مقطورات قد يعرقل حركة النقل . ومن ثم فإن تكلفتها بالنسبة للمسافات الطويلة أكبر من تكلفة نقل البضائع بالقطارات في المسافات الطويلة .

ومع ذلك فإن تكاليف نقل السيارات تعتبر أقل بكثير في المسافات القصيرة وهو ما يجعل التكاليف الإجمالية لتلك الرحلات أقل ، ولقد زادت أهمية النقل بالسيارات بصورة كبيرة ، ومذهله وزاد في الآونة الأخيرة عدد السيارات التي تقوم بنقل البضائع في بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية إذا ما قارنا ذلك بفترة قصيرة وهو ما يجعل معدل صدارة نقل البضائع تحقق زيادة معدل الطلب على نقل السيارات ويحقق معدل الفرصة البديلة في مجال استثمار النقل .

النقل المائي sea transp.:

يرتبط النقل المائي ارتباطاً مباشراً بحجم التجارة الدولية ، فإذا نظرنا إلى تاريخ النقل المائي ، فسنجده عند الإنسان البدائي ، متمثلاً في اكتشاف الوسيلة الأولى للنقل المائي . وذلك عندما استخدم جثة حيوان ثم اصطاده وأراد نقله إلى مكان آخر بوضعه على جزعى نخلة تم ربطها ووضعها فوق سطح الماء يتحركان . من هنا بدأت فكرة النقل المائي . ومن خلال هذه القوارب البدائية خرجت فكرة أساطيل السفن الضخمة التي كانت تستعمل المجاديف لارتياد الأنهار والبحار ، والتي استخدمت فيما بعد في اكتشاف القارات الجديدة . والحصول

علـى فواكـه ونباتـات تـزرع في أمـاكن أخـرى غـير أمـاكن العـيش والإقامة [١] .

وحيث كانت السفن الشراعية تجوب أرجاء البحار والمحيطات ، كانت مستقلة وليس لها منافسة في عملية النقل .

إلا أنه مع تطور البشرية ، تطورت معه وسائل النقـل البحـري وأصبحت البحار والمحيطات مصدر لوسائل النقـل البحـري والتجـارة الدولية وأصبحت السفن التي يـتم تـسيرها بوسـائل آليـة تجـد لهـا منافسة قوية من سفن أخرى أكثر تطوراً لنقل البضائع محلياً ودوليـاً ، فهـى تتنـافس مـع الطـائرات واللوريـات الـضخمة وقطـارات الـسكك الحديدية ومع ذلك فإن النقل البحري يعتـبر حتـى الآن مهيمنـاً علـى أسلوب نقل البضائع دولياً ويسيطر علـى حركـة التجـارة الدوليـة بمـا يوازي ٧٨٪ مـن حجـم التجـارة الدوليـة ، كمـا تـسيطر حركـة النقـل البحري على حوالي ٦٨٪ من حجم البضائع المنقولة من خلال اتفاقيات التجارة الدولية .

ومن هذا المنطلق نتجه نحـو تحديـد حجـم الطلـب علـى الـسفن بتحديد مدى اتساع حجم التجارة الدولية أى أن حجـم الطلـب الفعلـي

---

(١) كارولين اولوين . اقتصاديات النقـل البحـري . ترجمة مختـار الـسويفي ـ مطابع مدكور ـ القاهرة ١٩٧٩ ص ١٣ وما بعدها .

للسفن يتجه نحو اعتباره طلباً مشتقاً مستمد من الطلب على حجم التجارة الدولية [١] .

النقل الجوي Air transport :

النقل الجوي هو الوسيلة المثلى للانتقال للمسافات البعيدة . والتي لا يمكن الوصول إليها في ذات الفترة المحددة ، إلا عن طريق الطائرات ، ولا شك أن النقل الجوي يحقق أكثر من ميزة ، فمن ناحية يحقق وصول المنقول في الفترة المحددة تلافياً لحدوث أى مخاطر لهذا المنقول ، ومن ناحية أخرى يؤدي إلى إنجاز العمل عندما يكون هذا العمل ذو أهمية قصوى في تحديد صفقات اقتصادية كبيرة قد تكون بين مجموعة من الدول ، أو بين مجموعة رجال أعمال يتحدد على أثرها مصير مؤسسات اقتصادية من خلال إتمام هذه الصفقات ، وفي بعض الأحيان يؤدي تأخير وصول المنقول إلى الانتقاص من قيمته ويصبح ليس له قيمة جوهرية essential مثل وصول الصحف والمجلات اليومية في أوقات لاحقة على مواعيدها .

وعلى الرغم من تفوق النقل الجوي في رحلات المسافات الطويلة إلا أن ارتفاع تكلفته تؤدي إلى إحجام عدد كبير من البضائع عن نقلها

---

(١) كارولين أولوين ـ مرجع سابق ص ١٤

جواً ، وإن كان هناك بعض السلع التي لا يمكن نقلها إلا من خلال الطائرات مثل الزهور والأدوية والفواكه الطازجة .

ومن ناحية أخرى فإن النقل بالطائرات في حالة سوء الحالة الجوية قد تؤدي إلى توقف الرحلة بالكامل بناء على قرار قائد الطائرة ، إلا أن هناك دائماً محاولات علمية لتحسين أجهزة التوجيه والإرشاد بالإضافة إلى أجهزة الأمان بالنسبة لعملية السير ، والتوقف ، والإقلاع والهبوط .

وعلى الرغم من ذلك فإن هناك أسباب عديدة تجنح بالأشخاص إلى ضرورة استخدام الطائرات وعلى رأسها السرعة في إنجاز الأعمال والراحة التامة من خلال وسائل الراحة المتاحة في الطائرات ، ومع ذلك فإن سبل الترفيه والاستمتاع بالوقت قد لا تتوافر في الطائرات بقدر توفيرها في البواخر والسفن حيث أن هذه الأخيرة تعتبر إحدى وسائل الترفيه العالية والتي يستمتع بها المسافر من خلال المرور بطرق سياحية عامرة بالجبال والبحار والمحيطات والطرق المؤدية التي لا يمكن المرور بها من خلال السفر بالطائرات (١) .

(1) j. B. lansing : The Motovation of the demand for Air transport" j. T. H. 1964 P. P. 91 – 92

١ / ٣ صناعة النقل :

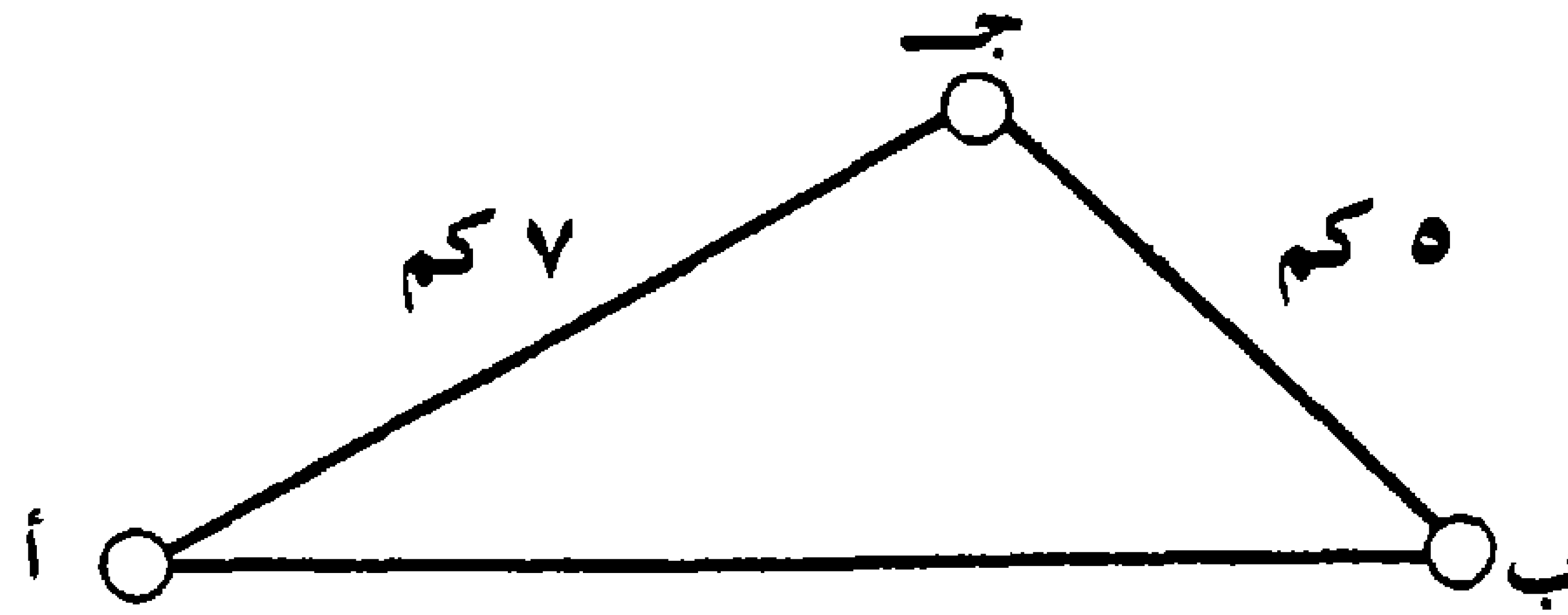
اختلف رأى فقهاء الاقتصاد في طبيعة النقل ، وهل هى صناعة أو خدمة ، فقد اتجه البعض إلى أن وسيلة النقل أى كان نوعها تعتبر من الخدمات ، في حين رأى البعض الآخر بالتأكيد أن النقل صناعة وتكتمل لها كل العناصر التي تدخله في صنوف الصناعات الثقيلة .

فإذا اتجهنا نحو الرأى القائل بأن النقل خدمة ، فسنجد أنهم يقومون بالتدليل على ذلك من خلال النقاط الآتية :

١- يقولون أن تشغيل أو تسعير السفينة أو الطائرة أو القطار كوسائل نقل لا يؤدي إلى تحقيق منتج معين يمكن استهلاكه **consumption** ، ولكن هذا العمل خدمة تؤدى ، فهى ليست استخدام المادة وتغييرها أو تشكيل المادة ، ولكنه منتج يتم استهلاكه فور توافره ولا يمكن تأجيله أو تخزينه لحين صدور الطلب عليه ، فالمنتج في صناعة النقل هو توفير مكان . هذا المكان إما لتحميل بضاعة ، أو لنقل راكب ، هذا المكان لا يمكن تخزينه أو تأجيله ، لكن يجب استخدامه فوراً من أجل الحصول على المنتج المطلوب استهلاكه . ولما كان من المتبع أن البضاعة هى المنتج الذي يتم استهلاكه في الصناعة المادية . وأيضاً الراكب هو المستهلك الذي يستهلك البضاعة في حالة إنتاجها فإن توافر المكان الذي يستخدم في التحميل ، أو الطاقة التحميلية للراكب أو البضاعة

ليست هناك شك بأن منتج تم استخدامه ، ولكن بدون تأجيل ، لذا فإن عنصر الوقت ليس هو الذي يحدد كينونة وسائل النقل ، ولكن توافر الطاقة التحميلية للمنتج (المكان) هو الصفة المباشرة لصناعة النقل .

ولا شك أن صفة المنتج المتصل هى التي تؤكد صناعة النقل ، وأهمية المنتج المتصل تظهر في صناعات كثيرة مثل صناعة تعليب اللحم ، وحلج القطن ، إلا أنها ذات أهمية قصوى في صناعة النقل ، حيث أن الطاقة التشغيلية إذا لم تستغل تحقق خسارة كبيرة ، فالطاقات التحميلية لصناعة النقل لا يمكن تأجيل استهلاكها ولنأخذ مثال :



نفترض أن الهدف المقصود هو نقل ١٠ طن لمسافة ١٠ كيلومتر من النقطة (أ) إلى النقطة (ب) ، وبفرض أنه لا توجد حمولة لا يمكن نقلها في حالة العودة من (جـ) إلى (أ) فإن من المناسب تعديل مسار عودة وحدة النقل لتمر على (جـ) لمسافة قصيرة وفي نفس الوقت تتجه إلى تحميل البضاعة في النقطة (جـ) بدلاً من العودة من (ب)

إلى (أ) مرة أخرى بدون تحميل ، ولا شك أن ذلك سيحقق توفير ٥٠٪ من خسارة التحميل ، كما أن هذا الإجراء يعد صناعة قوة تحميلية بتوفير ٥٠٪ من أماكن البضائع يمكن الاستفادة منها وتقليل معدل الخسارة [1] .

ويجب علينا أن ننوه هنا أن المنتج في المنقول (النقل) وهو تحديد مكان (منتج غير منظور) كما في حالة صناعة السياحة ، فالسائح عندما يجئ للحصول على متعة الهواء النقي لا يحصل على منتج له رائحة أو طعم أو لون بالضبط مثل صناعة النقل ، فتوفير مكان يجب استخدامه في التو واللحظة هى صناعة غير منظورة لا يمكن الإمساك بها ، ولكنها تختلف عن الصناعات الأخرى .

٢ـ الرأى الآخر للقائلين بأن النقل ليست صناعة ، هو الرأى القائل بأن النقل خدمة فرعية ، أى هو نشاط فرعي يخدم النشاط الأصلي ، أى أنه خدمة يقوم بها للحصول عليها صاحب المشروع لتوصيل وتسعير منتجاً ، من مكان إلى آخر وليس بالضرورة أن يكون لديه وسائل نقل ، فقد يقوم بتأجير وسائل نقل من جهات خارجية للقيام بهذه الوظيفة .

(1) Gayton E. German Nickolas,- Highway Transportation Management 1963 P. 19-19

ولا شك أن هذا الرأى قد جانبه التوفيق ، فهناك جهات ذات وظيفة رئيسية في صناعة النقل ، كهيئة النقل العام هيئة مستقلة طبيعتها إما توصيل الركاب أو توصيل البضائع وليست هيئة فرعية تخدم نشاط أصلي ، مثلها مثل صناعة الطاقة الكهربائية ، فصناعة الغزل والنسيج تحتاج إلى طاقة محركة وبذلك يمكن لها أن تنشئ محطة كهرباء تحصل منها على الطاقة ، وقد تحصل على تلك الطاقة من مصادر خارجية ، ورغم ذلك لا يمكن في هذه الحالة انتفاء صفة الصناعة على توليد الكهرباء ، وهو ما يمكن تطبيقه على صناعة النقل .

٣ـ الاتجاه الآخر والذي يتجه إليه أصحاب خدمة وسائل النقل وعدم إلصاقه بالصناعة ، في أن النقل لا يحقق ربحية مباشرة ، بل يهدف إلى تحقيق خدمة عامة لأفراد المجتمع .

والحقيقة في هذا الشأن ، وإن كانت منشآت النقل تهدف إلى منفعة عامة لأفراد المجتمع ، إلا أنها تبغي من هذه المنفعة ربحية ، والربحية في هذا الشأن ليست ربحية نقدية ، بقدر ما تكون ربحية قومية تستهدف توفير وإعادة توزيع الدخول لتوفير خدمة يحصل عليها إجمالي الدخول الضعيفة من خلال تخصيص وسائل نقل عالية

القيمة يقبل عليها طبقة بون الأخرى ، كما أننـا إذا نظرنـا إلى الـنظم الاشتراكية فسنجد أن هناك مشروعات صناعية تنتج منتجات صناعية رغم أنها لا تبغي تحقيق أرباح شخصية بل تحويل الأرباح إلى تحقيـق احتياجات وغايات أفراد المجتمع وبالتـالي عـدم إظهـار أى أربـاح في الحسابات الختامية للمشروع ، وكما يحدث في مـشروعات ألمنـسوجات الشعبية التي تتجه الدولة إلى منحه دعم أساسي يخفـض مـن أسـعاره أمام محدودي الدخل ، فلا شك أن ذلك ليس بهـدف تحقيـق ربـح بـل هو تحقيق منفعة تفوق الأرباح في الحسابات الختامية للمشروعات .

نفس الشئ يحدث بالنسبة لـشركات النقـل الـتي لا تهـدف إلى تحقيق أرباح وإظهارها في الحسابات الختامية ، فهي لا تقوم بتوزيـع الأرباح على العاملين بهـا أولاً بـأول ، ولكنهـا تقـوم باسـتخدام هـذه الأربـاح في صـورة تحقيـق قيمـة المنـتج (المكـان) في سـعر البيـع (الاستهلاك) .

وعليه فإن الهدف الاجتماعي في حد ذاته أربـاح غـير ظـاهرة ، يمكـن تحقيقهـا في صـورة إشباعات اجتماعيـة كحـصول المـواطن علـى وسيلة نقل مريحة بسعر منخفض أو حـصول صـاحب دخـل منخفض

على ملابس شعبية لا يمكن أن يحصل عليها إذا ما توافر له عنصر الدعم الحكومي .

ومن هنا فإن معنى عدم تحقيق ربح ظاهر في الحسابات الختامية لا يعني انتفاء صفة الصناعة على وسائل النقل ، بل هي صناعة من طبيعة خاصة تهدف إلى استهلاك المنتج فوراً من خلال تحديد التناسق والتوازن الفوري بين سياسة الإنتاج واحتياجات السوق [١] .

والحقيقة أن صفة الصناعة لا يعني خلق المادة ، وليس فقط تشكيل المادة في صورة منتج صناعي ولكن الصناعة قد تكون في أى شكل يحقق منفعة عامة أو خاصة ، فالمشروعات السياحية على الرغم من أنها تدخل في مصاف الخدمات ، إلا أنها في حد ذاتها صناعة ، ومن أهم الصناعات التي تحقق إشباعات مباشرة ، فصناعة السياحة تحقق تهيئة المناخ المناسب للسائح من أجل الاستمتاع النفسي ، وخلق إبداعات صناعية تضيف على الإبداع الرباني نوع من الهيمنة على النفوس ، ولا شك أن ذلك النوع من الصناعة ، ليس خلق مادة أو تغيير المادة إلى أى منتج ونشاط يتحرك ويحقق إنتاجية ، كما أنه

(١) د. سعد الدين عشماوي ، إدارة النقل ـ مرجع سابق ص ٥٩ وما بعدها .

ليس حركة ديناميكية تحقق طاقات كالقوى الكهربية ، أو التشغيل الآلي ، ولكنه نشاط سيكولوجي يحرك لنفوس ، ويجعلها تتحرك معه من أجل الوصول إلى راحة نفسية واسترخاء سيكولوجي يتماثل مع ما يحققه فقط استخدام وسائل النقل في تهيئة المكان للراكب ، ولما كانت تهيئة السياحة صناعة ، فلا شك أن تهيئة وسائل النقل للركاب تأخذ نفس الطابع الصناعي .

٤ـ طبيعة العائد الاجتماعي لتشغيل النقل يفوق العائد الخاص لهذا التشغيل ، فلا شك أن كل مشروع له عائده الاجتماعي ، وعائده الخاص ، فكل إنتاج يحقق هدف اجتماعي يترتب عليه عائداً اجتماعياً ، فلا شك أن منطقة شرم الشيخ قبل تعمير المنطقة واستخدامها كمنطقة سياحية كانت أسعار المساكن والمرافق بها تقل عن أسعارها حالياً بمراحل كبيرة نظراً للعائد الاجتماعي الذي يضفي على المنطقة نتيجة لشهرة المنطقة سياحياً . فالشقة أو قطعة الأرض داخل منطقة شرم الشيخ حالياً ارتفعت أسعارها عما كانت عليه قبل السياحة بمئات المرات ، ولا شك أن أصحاب الأراضي في منطقة شرم الشيخ قد استفادوا من هذا الوضع كثيراً وسببه هو العائد الاجتماعي الذي أضفاه منطقة السياحة نفس الشئ نجده في وسائل النقل ، فمرور

خط مترو أو خط أتوبيس على منطقة صناعية كانت بعيدة عن العمار السكاني يعطي لهذه المنطقة عائداً اجتماعي كبير يتمثل في ارتفاع أسعار المباني وارتفاع أسعار أراضي البناء ولا تستطيع هيئة النقل العامة الحصول على جزء من هذا العائد ، لتتحقق به التكلفة الكلية للنقل ، ولا شك أن هذه الحقيقة تضفي على وسائل النقل صفة الصناعة ، صناعة من طبيعة خاصة ، كما أن توافر حركة النقل في مناطق مزدحمة بالسكان ومزدحمة بالمصالح الحكومية قد تجعل أصحاب السيارات الخاصة يستخدمون وسائل النقل بدلاً من السيارات الخاصة ، بالتالي تحقق منفعة كلية أفراد الشعب ، وتحقق منفعة خاصة تتجلي في انخفاض تكلفة أصحاب السيارات الخاصة .

كما أن المستفيدين من النقل ليسوا هم الذين يستخدمون وسائل النقل فقط ، فهؤلاء معظمهم من ذوي الدخول الضعيفة ، وليس من العدل أن يتحمل هؤلاء وحدهم عبء العائد الاجتماعي ، بل لا بد من تحميل الطبقات الأخرى أو الفئات الأخرى المستفيدة من العائد الإجتماعي تكلفة النقل ، في صورة ارتفاع معدلات الضريبة على الأرباح الاستثنائية وهى تلك الأرباح التي تتحقق للأراضي والعقارات دون تدخل من صاحبها ، بارتفاع ثمن الأراضي نتيجة لتوافر المرافق

العامة والتي تكون نتيجة لارتفاع العائد الاجتماعي وبالتالي ارتفاع أسعار هذه الأراضي ، ولا شك أن ذلك العائد لا بد أن يشترك فيه هؤلاء المستفيدين في صورة رفع العبء الضريبي على هذه الأرباح ، وتحمل الدولة جزء منه وخفض القيمة الكلية لمستعملي وسيلة النقل لأقصى درجة تحقيقاً للعدالة ، ولا شك أن ذلك يحقق لوسائل النقل صفة الصناعة من حقيقة خاصة .

٥- التميز في التعريفة ، يؤدي إلى تحقيق مزيد من الكفاءة وانخفاض معدل التكلفة ، فلا شك أن التميز في التعريفة وفقاً لحجم المنقول له صلاحية كبيرة في سياسة النقل ، فانخفاض سعر التعريفة على نقل الحديد أمام ارتفاع تعريفة النقل لقماش الحرير مثلاً يؤدي إلى تحميل خيوط الحرير جزء من تكلفة نقل الحديد ، لأن بلا شك أن تحميل الحديد ارتفاع تعريفة النقل يؤدي إلى ارتفاع تكلفة الحديد فيؤدي إلى ارتفاع أسعاره وهو ما يؤدي إلى انخفاض الطلب عليه ، أما بالنسبة لارتفاع تعريفة الحرير فإن ذلك لن يؤدي إلى ارتفاع تكلفته الإجمالية بصورة ملفتة لأن قماش الحرير خفيف الوزن وارتفاع التعريفة على طن الحرير لن تؤدي إلى ارتفاع التكلفة الإجمالية total cost ، لأن

ذلك لن يؤدي على سعر بيع المتر أو الوحدة منه إلا لوحدات نقدية قليلة وبالتالي لن يؤثر على حجم الطلب عليه .

كذا بالنسبة للسلع المرنة وغير المرنة ، فبالنسبة للسلع الجامدة المرونة فإن نقلها لابد أن يكون بارتفاع أسعار النقل أو ارتفاع التعريفة النقلية ، لأن مستهلك هذه السلع لا يتأثر بارتفاع أسعارها مهما كانت ، أما السلع ذات المرونة المرتفعة فلابد أن تكون بانخفاض تعريفة النقل عليها ، فتعريفة نقل الحرير والبارفانات والشامبوهات وجميع مستلزمات النساء الغالية تكون مرتفعة الأسعار ، لأن هذه السلع تستهلك لذاتها ، أى أنه مهما ارتفعت أسعارها نتيجة لارتفاع أسعارها نتيجة لارتفاع أسعار نقلها لن يؤدي إلى انخفاض الطلب عليها ، أما نقل المعدات والسلع الأساسية التي يكون الطلب عليها مرناً لابد أن تكون التعريفة النقلية عليها منخفضة ، حتى لا ترتفع تكلفتها وتؤدي إلى ارتفاع أسعارها فيؤدي إلى خفض الطلب عليها .

ولا شك أن قوى العرض وقوى الطلب تستخدم في تحويل المادة إلى شكل آخر يخضع لحجم المرونة المطلوبة ، وبالتالي فإن وسائل النقل تحدد ارتفاع أو انخفاض تكلفة السلعة وفقاً للتميز بين أنواع نقل

السلع ، وبالتالي فلا شك أنها صناعة خاصة ومن طبيعة خاصة تحدد قوى العرض وقوى الطلب للسلعة المنقولة [١] .

وإذا كان التميز الاحتكاري العلمي للنقل والذي يتمثل في تمييز تعريفة النقل لبعض السلع على حساب سلع أخرى يؤثر على المنفعة الاقتصادية لكثير من السلع والتي ليس من الإمكان استغلالها اقتصادياً إلا إذا انخفضت أسعار التعريفة عليها ، إلا أنه لا يؤثر تأثيراً كبيرا على تكلفة السلع التي يتم التمييز ضدها ، فالبارفانات مثلاً لن تتأثر بالتمييز ضدها نتيجة لارتفاع أسعار نقلها لأحد سببين :

١ـ انخفاض تكلفة نقلها بالمقارنة بقيمتها .

٢ـ أنها سلع كمالية تشبع حاجات غير أساسية واحتياجات غير متكررة وتشبع مجموعة من الأفراد لا تتأثر قوتهم الشرائية بارتفاع الأسعار تلك الطبقة التي تسمى بالطبقة الأرستقراطية classes .

ومن ناحية أخرى فإن ارتفاع أسعار نقل السلع الكمالية لن يؤثر كثيراً على أسعار نفس السلعة ، فالسلعة خفيفة الوزن ومرتفعة القيمة ، فارتفاع سعر تعريفة النقل على ثوب من الحرير الطبيعي لن يؤثر كثيراً على ارتفاع سعر المتر من الحرير كثيراً هذا من ناحية ،

---

(١) د. سعد عشماوي ـ مرجع سابق ص ٤٠ ، ٤١ وما بعدها

ومن ناحية أخرى فإن مستهلك هذه السلعة من ذوي الدخول المرتفعة والذين لا يتأثرون بارتفاع الأسعار ، كما أنه ومن ناحية أخرى فإن تحميل جزء من انخفاض تكلفة النقل على السلع الضرورية وإضافتها على ارتفاع أسعار نقل السلع الكمالية يؤدي إلى انخفاض تكلفة السلع الضرورية ، فانخفاض تكلفة نقل الحديد سيؤدي بلاشك إلى زيادة الطلب عليه وبالتالي سيؤدي إلى زيادة الطلب على السلع المساعدة مثل الأسمنت ومواد البناء الأخرى ، وبلاشك فإن ذلك كان لن يحدث إلا من خلال انخفاض تعريفة النقل على الحديد وبالتالي انخفاض تكلفته وثبات أسعاره أو انخفاضها .

وعلى هذا فإن هذا التمييز في حالة بنائه على أسس علمية سيؤدي إلى النتائج الاقتصادية الآتية :

١- استخدام موارد اقتصادية ما كانت لتستغل ، وانتقال أشخاص ما كانوا لينتقلوا ما لم يتبع سياسة التمييز ، فاتباع سياسة التمييز في المستوى والرفاهية لصالح أشخاص معينين في المجتمع ، ينتج عنه ارتفاع أسعار تعريفة النقل عليهم ، وبالتالي فإنه يعتبر تمييزاً لهم ، وضدهم في نفس الوقت ، فهو تمييز لهم لأن تلك الطبقة لديهم إحساس قد يكون غير منطقي بأنهم من طبقة تختلف عن الطبقات

الأخرى وبالتالي فإنهم يرغبون بأن يكونوا مختلفين ، ولا شك أن القائمين على النقل إذا ما اتجهوا إلى تمييز وسائل النقل فإنهم لا يتجهون إلى الطبقية كما يقول البعض ، فوسيلة النقل الراقية متاحة للجميع وعلى من يستطيع القدرة على الدفع فليستخدمها ، هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى فإن ارتفاع هذه التعريفة يؤدي من ناحية أخرى إلى تحميل هذه الزيادة لخفض تكلفة تعريفة النقل لمحدودي الدخل ، وكانت لن تأتي بهذه التبعية إذا ما استخدمت سياسة التمييز .

٢ـ عدم حدوث أى أثر اقتصادي سيئ على الأفراد أو السلع أو المناطق التي يتم التمييز ضدها ، لقدرة هذه السلع على تميز الأفراد على الدفع ، بل عادة ما يكون التمييز وفقاً لمقدرة الركاب على الدفع شئ مرغوب فيه بسبب ما أوردناه من أسباب اجتماعية وبصرف النظر عن مستوى الخدمة المقدمة إليهم .

٣ـ انتظام خدمات النقل ، بصرف النظر عن حجم الطلب في مختلف أوقات التشغيل . ونرى أن سياسة التمييز كما أن لها مزاياها التي تحقق سمات اقتصادية لا يمكن الاستغناء عنها ، فإن لها مساوئ قد تؤثر على صناعة النقل والدخل القومي بصفة عامة .

فنجد أن التمييز الاحتكاري يعطي حق الامتياز لوسائل النقل باستخدام هذا التمييز بصوره المختلفة ، ولن يأتي ثماره إلا إذا حصلت الشركات على هذا الحق . لكن من ناحية أخرى نجد أن الشركة الممنوحة حق الامتياز لا تتجه إلى زيادة وارتفاع معدل الكفاءة الاقتصادية داخل مرفق النقل ، لأن عقد الامتياز بين السلطة العامة والشركة الممنوحة حق في معظم الأحيان ينص على أنه إذا ارتفعت الأرباح عن مستوى معين (سعر الفائدة السائدة في السوق مثلاً) فإن السلطة المانحة للامتياز قد تخفض من تعريفة النقل أو تشارك الشركة الممنوحة في الفائض الاقتصادي ، أما إذا انخفضت الأرباح عن سعر الفائدة السائدة ، فإن السلطة قد تعوض الشركة الممنوحة عن الخسائر أو ترفع التعريفة على وسائل النقل .

ومن هنا فإن البحوث والتطوير في وسائل النقل قد يكون قليلاً إن لم يكن منعدماً بسبب هذا التمييز الاحتكاري الذي له سلبياته أكثر من إيجابيته .

كما نرى أن تلك السياسة قد تكون خاطئة إن لم تكن مرفوضة ، لأن استخدام سياسة التميز لتحقيق التوزيع لصالح أفراد أولى بالرعاية شئ مرغوب فيه ، ولكن هل يمنع أن يتم تحسين الخدمة وتطوير

مرفق النقل لهؤلاء الفئة المنخفضة الدخل مع إنشاء وسائل نقل مميزة أو أكثر تميزاً لمن هو قادراً على الدفع بأكثر من التعريفة الموجودة ، وهل تحقيق توازن بين أفراد الشعب لن يأتي إلا في صورة الاحتكار ، بل نرى أنه يأتي بصورة إعادة توزيع دخول أفراد المجتمع من خلال وسائل النقل المختلفة ، فارتفاع أسعار الطائرات بصورة مذهلة لا يأتي بثماره عادة إلا على العاملين في قطاع هيئة الطيران المدني ، ومقاييس وأرباح البواخر والسفن لا تأتي ثماره إلا لمن يمتلك السفن .. اللهم إلا مشاركة الدولة بالرقابة الضئيلة ، ولماذا لا تجتمع وسائل النقل المختلفة في وزارة واحدة تسمى وزارة النقل والتنمية السياحية مثلاً ، ويجب أن يتم استخدام الفوائض المالية التي يتحقق من الطيران المدني والسفن البحرية في تطوير حركة النقل الداخلي ، ومن ناحية أخرى يتم خصخصة وسائل النقل البرية لمستثمرين أجانب يستخدم فيها حق الاستغلال لتطوير الشبكة والارتفاع في مستوى الخدمة . ثم يتم تسليمها للدولة مرة أخرى ، إن تحقيق ذلك بلا شك أفضل من نظام التميز الاحتكاري التي تمنحه السلطة العامة ، ويترتب عليه توقف الشركات عن التطوير والتنمية لسبب واحد وهو أن الشركة لن يعود

عليها بالاستفادة من الفوائض المالية ، بل سيستخدم هذا الفائض في وسائل أخرى قد تكون بعيدة كل البعد عن تطوير وسائل النقل .

٤- اختلاف التكاليف مع اختلاف وسائل النقل يؤدي إلى اختلاف التعريفة في الوسائل المختلفة .

فمن المعروف أن التكاليف الثابتة لا تتغير مع زيادة حجم الطاقة الإنتاجية ولكن العكس فإن الطاقة الإنتاجية الأكبر تستفيد من فئات التكاليف الثابتة فعندما تكون الطاقة الاستيعابية أو الطاقة التحميلية أكبر في وسائل النقل مع ثبات التكاليف الثابتة فإن ذلك سيؤثر إيجابياً على تكلفة التعريفة بالنسبة للراكب ، فكأن طاقة تحميلة طاقتها مليون راكب في السكة الحديد يختلف عن طاقة تحميلية حجمها مليون راكب في الأتوبيس فالطاقة التحميلية في القطار ولأن هذا العدد قد يحتاج إلى ثلاثة قطارات فقط ، تنخفض مع ثبات التكلفة ، مع ثبات التغريفة عملو كان عدد الركاب نصف مليون ، أما في وسيلة النقل بالأتوبيس فإن هذا العدد يحتاج لأكثر من ١٠٠ أتوبيس وبالتالي فإن ذلك سيؤدي إلى اختلاف التكاليف الثابتة في غير صالح الراكب لأن التعريفة سترتفع نظراً لأن التكاليف الثابتة لن تتغير قيمتها وبالتالي تزيد التكاليف بارتفاع التكاليف على

وسائل النقل بالأتوبيس نتيجة لزيادة تعريفة وأجور السائقين والعمالة الزائدة مع ارتفاع أجور العاملين بمرفق الأتوبيس ومن هنا نجد أن اختلاف وسيلة النقل يؤدي إلى الاختلاف في معدل التعريفة على أثر ثبات التكاليف الثابتة ، أما التكاليف المتغيرة فلاشك أنها ترتفع كلما ارتفعت الطاقة الإنتاجية وبالتالي كلما كانت الطاقة الاستيعابية أو الطاقة التحميلية كبيرة ، كان ذلك بمثابة ارتفاع التكاليف المتغيرة والتي تتمثل في تطوير الخدمة ، وصيانة المرفق ، وتحسين معدل التشييد ، وكلما ارتفعت تلك التكاليف ، كلما أثر ذلك على ارتفاع معقول في التعريفة ، وهذا هو السبب الذي ربما جنح بالشركات العاملة في مجال النقل إلى أسلوب التمييز لتعويض الفارق في زيادة وارتفاع التكاليف المتغيرة ، وتأثير ذلك على معدل التعريفة .

ومن هذا المنطلق نقول أن تأثير النقل على المتغيرات الاقتصادية التي تكلمنا عنها يؤدي إلى ضرورة الاعتراف بأن النقل صناعة ، فما دامت تؤثر على المتغيرات الاقتصادية ، فيكون من المنطق اتصافها بصفة الصناعة ، فأى منتج يؤثر على متغيرات ، العرض والطلب أو التكاليف لابد أن يأخذ صفة الإنتاج ، وإن كان إنتاج من طبيعة خاصة يتبلور في توفير مكان كيلو متر لبضاعة أو توفير مكان

كيلو متر لراكب ولا شك أن كـل مـن الـصناعة والراكـب هـو المستهلك للمنتج الذي تم إنتاجه المتمثل في الطاقة التحميلية المتوفرة .

١ / ٤ ارتباط المشروع الاقتصادي بحركة النقل :

إن اتجاه أى مشروع اقتصادي إلى بداية حقيقيـة ناجحـة تكمـن في ضرورة عمل دراسة جدوى اقتصادية فعالة ، تلـك الدراسـة لابـد أن تتألف مـن عناصـر متعـددة ، فقـد تكـون عناصـر أوليـة مثـل مرحلـة الاستثمار أو مثل اتخاذ القرار الاستثمار investment decision أو قد تكون عناصر تسويقية ، أو قد يكـون عناصـر هندسـية ، ولاشـك أن من تلك العناصر لا يمكن لهـا أن تنفـصل عـن بعـضها في تحديـد مـدى فاعلية لمشروع من عدمه ، ولكن الذي نهيب بـه في هـذه الجزئيـة هـو دور وسـائل النقـل في فاعليـة المـشروع ، فهنـاك بعـض الاتجاهـات الاقتصادية التي تؤمن وبحق بعنصر الوفـورات الخارجيـة أو وفـورات الحجم الكبير ، تلك الوفورات التي تتحقق مـن خـلال تـوطن المـشروع أى وجود المنتج قريب من أماكن تصريفه ولاشك أن وجـود وسـائل نقـل جديدة وقادرة علـى نقـل هـذه المنتجـات مـن مكـان الإنتـاج إلى أمـاكن التصريف يعد في حد ذاته تحقيق لعنـصرين هـامين للمـشروع ، الأول وهو تحقيـق عنـصر التـسويق النـاجح ، فالتـسويق يعـد وظيفـة فنيـة تتجلى أهميتها في القيام ببعض المهارات القادرة علـى نقـل المنـتج من

مكان إنتاجه إلى مكان استهلاكه ، ولما كانت وسيلة النقل البرية هي المعبرة عن هذا القصد ، لذا فإن بدونها لن يتحقق عنصر التسويق Marketing ، أما العنصر الآخر وهو تحقيق عنصر الوفورات في التكاليف ، فكلما كان المشروع لديه وسائل نقل جديدة وقادرة على النقل بسرعة وإنجاز كلما كان ذلك بمثابة خفض في تكلفة المنتج وبالتالي يؤدي إلى نجاح المشروع في حالة نجاح بقية العناصر المرتبطة .

وجدير بالذكر notable أن المشروع أيا كان نوعية تشغيله زراعياً فينتج محاصيل يستوجب نقلها ، أو صناعياً يستخدم الآلات المرتفعة في مستوى التقنية ، أو تجارياً ، إلا أن ما يلفت النظر أنه كلما ارتفعت مستوى التكنولوجيا في الإنتاج كلما كان ذلك بمثابة الاحتياج إلى مستوى نقل حديث يحقق وفورات في التكاليف لتعويض معدل الارتفاع في تكاليف التكنولوجيا إذا وضعنا في الاعتبار أيضا الزيادة في الإنتاج التي تخفض من التكاليف ، فلاشك أن توافر وسائل نقل تؤدي إلى تحقيق وفورات أكثر وأفضل من توافر وسائل نقل تحقق تكلفة إجمالية أقل[1] .

---

(1) Marth Beckman, Transportation Econamy and urban concatration, 1963 P.336

فعلى الرغم من أن المشروعات الزراعية والخدمية تحتاج إلى وسائل نقل حديثة لتحقيق القيمة المضافة المطلوبة في صناعة الإنتاج ، إلا أنه يظهر ذلك جلياً بالنسبة للمشروعات الصناعية فيبدوا أكثر وضوحاً ، فطبيعة وظروف التشغيل في تلك المشروعات لها طبيعة خاصة في تسويق المنتج حيث أن تكلفة النقل تمثل معدل مرتفع في التكاليف الكلية للمشروع ، هذا من ناحية ومن ناحية أخرى فإن مشكلات التوطن تمثل مكان الصدارة لتلك المشروعات ، كإنشاء خط سكه حديد في منطقة معينة ، قد يجعل القائمين على دراسة المشروع تتجه نحو توطين المشروع في تلك المنطقة ، بدلاً من البحث عن أماكن قريبة من مجرى مائي أو نهري نظراً لارتباط وسيلة النقل البري بتحقيق معدل التكاليف في حالة نقل المنتج إلى أسواق المستهلك الحقيقي ، كما أن دخول وسائل النقل بالسيارات حقق تخفيض في تكلفة النقل بصورة قد تكون أوضح من نقل المنتج عن طريق القطارات ، نظراً لأن النقل بالوسيلة الأخيرة قد يحتاج إلى نقل آخر للوصول إلى محطة المقصد وهو ما يجعل التكاليف الإجمالية للنقل بالسيارة أقل من التكاليف الإجمالية للنقل بالسكك الحديدية .

ولاشك أن ظهور النقل التجاري الجوي ـ قد أحدث ثورة في قطاع التجارة الدولية فقد أدى إلى تحقيق توازن في حركة التجارة الدولية ، حيث أدى ظهور طائرات تجارية كبيرة إلى دخول الطائرات عصر المنافسة مع وسائل النقل الأخرى في نقل البضائع وخصوصاً في حركة التجارة الدولية .

ومع ظهور التطور في المتطلبات الحديثة للتجارة الدولية والنقل الدولي للبضائع ، ظهر تطوراً مماثل في وسائل النقل المخصصة لنقل المنتج من مواقع الإنتاج في بلد معين إلى أماكن التوزيع والاستهلاك في بلد أو دولة أخرى ، وذلك من خلال استخدام أكثر من وسيلة نقل ، أى من خلال ما يسمى بوسائل النقل متعدد الوسائط ، وباستخدام عقد نقل متعدد الوسائل ، تكون البضائع في حراسة متعهد النقل ويكون مسئول عنها حتى وصولها إلى بلد المقصد أو الدولة المقصودة بالتسليم مقابل أجر معلوم ، ويعرف النقل متعدد الوسائط بأنه نقل بضائع بواسطتين مختلفين على الأقل ، أى أنه يمكن أن يكون النقل بواسطة السكة الحديد والنقل البحري أو العكس ، وقد يكون نقل جوي وسيارات من خلال عقد نقل واحد ، وذلك من مكان بلد القيام ليصبح

في عهدة هذا الناقل (متعهد النقل) حتى تصل إلى مكان التسليم في البلد المقصود (بلد المقصد) .

ولاشك أن النقل متعدد الوسائط له أكثر من ميزة اقتصادية ، يتفرغ المستثمر على أثر هذا العقد لأعماله دون أى نظر أى انتباه أو مسئولية تجاه هذه البضائع سواء في حالة تلفها أو إهلاكها أو تأخر وصولها عن الموعد المحدد لها .

فلو أن شركة مصرية تعاقدت على تصدير إنتاجها إلى شركة أخرى في باريس ، فلاشك أنها ستواجه أكثر من مشكلة في نقل هذه البضائع ، ولما كانت تلك المشاكل بعيدة عن مجال الإنتاج والاستثمار ، ويدخل في صميم مشاكل أخرى تتمثل في مشكلات النقل والشحن والتسليم ، لذا فإن الشركة المصدرة ترى أنه من الأفضل لها أن تعهد بعملية نقل البضاعة إلى متعهد نقل متعدد الوسائط ، يتحمل عنها كل أعباء ومشاكل النقل نظير أجرة متفق عليها ، وغالباً ما يكون النقل البحري هو الواسطة الأساسية للنقل ، وأن الحاوية هى وحدة الحمولة النمطية في معظم شحنات النقل متعدد الوسائط ، وأن سفينة الحاويات هى وسيلة النقل الرئيسية في الرحلات البحرية ، ومن أجل ذلك فإن

النقل البحري يمثل مركز الصدارة في نقل التجارة العالمية حيث يمثل حوالي ٨٥ ٪ من حجم التجارة العالمية[1] .

ولعل النقل متعدد الوسائط ، هو نظام قانوني جديد يضاف إلى نظام النقل الأحادي ، حيث أنه يحقق نظام قانوني واحد يضم مجموعة من وسائل النقل الأحادية في عقد واحد به كل الشروط والقواعد التي تحقق الهدف ، وهذه القواعد تتحقق من خلال وجود أكثر من علاقة ، العلاقة الأولى تربط بين مرسلي البضاعة ومتعهد النقل من ناحية ، والعلاقة الثانية تربط بين متعهد النقل ومقاولي النقل من الباطن الذين يستعين بهم لتنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط من ناحية أخرى .

ففيما يتعلق بالعلاقة الأولى فقد بذلت الهيئات الدولية محاولات جادة لتحقيق قواعد قانونية موحدة بشأن النقل متعدد الوسائط ومن أهم تلك القواعد اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع سنة ١٩٨٠ ، أما العلاقة الثانية فتخضع لمختلف الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية المتعلقة بنقل البضائع بطريق

---

(١) د. فاروق ملش ـ النقل متعدد الوسائط هل نحن مستعدون للأخذ به ، الأهرام الاقتصادي العدد ١٣٦٤ سنة ١٩٩٥ ص ٥٤ وما بعدها .

البحر أو الجو أو السكك الحديدية ، وتتعلق كل واسطة من وسائط النقل بالنظام القانوني الخاص بها .

ولاشك أن وجود النقل متعدد الوسائط في محيط التقدم والتكنولوجيا والتسويق وإدارة الجودة ، كذا نظام بناء السفن وتكنولوجيا المعلومات ، فإنها تتأثر بتلك العلوم وتؤثر فيها ، فقد أفسح النقل متعدد الوسائط لإحلال تبادل البيانات والمعلومات الإلكترونية محل المستندات الورقية ، فظهرت وثيقة النقل متعدد الوسائط كأحد المقومات الأساسية التي يقوم عليها هذا النظام المتعدد الوسائط ، كما ظهرت عقود جديدة في هذا النظام مثل عقد تبادل البيانات إلكترونياً وعقد اتفاق الشركة .

ولاشك أن هذا النظام قد أدى إلى تقريب المسافات في بقاع الأرض ، الأمر الذي أدى إلى توسع سريع في نظام الإنتاج production system متعدد الجنسيات Multinational وأصبحت القرارات المتعلقة بالأيدي العاملة والمواد الأولية ومواقع الإنتاج وشبكات النقل والتوزيع الشامل والأسواق تقوم على اعتبارات عالمية أكثر منها محلية ، كما أصبح الاستهلاك يأخذ طابع العالمية Glabalization يتنافس بداخله المنتجات البديلة ، وخاصة في ظل منظمة التجارة العالمية ،

الأمر الذي جعل المؤسسات تتحكم أكثر في تكاليف الإنتاج والنقل وتحقيق التميز التنافسي في الأسواق العالمية ، وقد نشأ عن عولمة الإنتاج والاستهلاك متطلبات جديدة في مجال النقل والتوزيع الشامل global allocation وهى الحاجة إلى السرعة والثقة والأمانة وخفض التكاليف reduce of costs وتنوع وسائل النقل الدولي ومرونته ، تلك احتياجات ومتطلبات كانت لا يمكن أن تتحقق إلا في ظل نقل متعدد الوسائط [1] .

وتسعى دول كثيرة إلى إدخال نظام النقل متعدد الوسائط إلى نطاقها التجاري ، وقد أدخلت دول أمريكا وأوروبا واليابان هذا النظام ، وليس هناك اختلاف في الرأى على ما وصل إليه اقتصاد تلك الدول من تقدم ومنافسة وعولمة قد تخطت كل التوقعات ، ولا زال هناك دولاً على الدرب تسعى نحو الأخذ بهذا النظام المتطور في نظام النقل .

وعلى الجانب الآخر وإذا اتجهنا نحو تحليل وضع الدول النامية من سياسة النقل متعدد الوسائط ، فلا شك أننا سنجد أن هناك تخلف عميق deep back ward في مجال النقل عموماً ، ومتعدد الوسائط بصفة خاصة ، حيث أن بالإضافة إلى ما يحدث بالنقل

(١) د. فاروق ملش ، مرجع سابق

الأحادي فإن تخلف تلك الدول عن مسايرة عولمة النقل في صورة نقل متعدد الوسائط سيجعل كل المشروعات الاقتصادية الموجودة داخل تلك الدول تفتقد كثيراً من خصائص هذا النظام حيث ستجد نفسها مجبرة على قبول ظروف اقتصادية غير مواتية أو غير مجدية بالنسبة لها ترتفع فيها تكاليف المنتج بسبب ارتفاع تكاليف توريد الخدمات أو توزيع السلع تامة الصنع ، وقد تضطر أن تقوم بتسعير منتجاتها بأسعار أعلى من أسعار السوق العالمية ، ولاشك أن ذلك سيجعل الناقلون المحليون يعملون مقاولون من الباطن في بلدهم في ظل حرية النقل للتجارة الدولية .

والآن ما هو وضع مصر من هذا النظام متعدد الوسائط في مجال النقل ، لاشك أن مصر قد تتجه إلى الدخول في هذا النقل في ضوء التطلع الكامل لمعطيات التكنولوجيا وظروف المنافسة في سوق النقل ، ولتعلم أن التطور الاقتصادي المأمول لن يكتمل مقوماته إذا لم تتوافر له نظم النقل الجديرة بتحقيقه .

ويقترح الاتحاد الدولي للنقل متعدد الوسائط ومقره جنيف ، بتكوين لجنة وطنية لتطوير التجارة والنقل المتكامل يشارك في عضويتها ممثلون من الغرف التجارية وشركات النقل والتأمين

وهيئات البحث العلمي بغرض منافسة وتـذليل العقبـات أمـام تطـوير شركات النقل وتطوير الإجراءات والقوانين ولوائح النقل بما يتواءم مع تكنولوجيا النقل وثورة المعلومات التي تحتم علينا أن نـسعى دائمـاً إلى ما هو أفضل في مجال الجودة في قطاع النقل واستنباط هذا النظام متعـدد الوسـائط مـن أجـل تطـوير الإنتـاج بمـا يتناسـب مـع عولمـة الاقتـصاد والتسويق ، وتـصبح مـصر قادمـة نحـو المـشاركة contribuation في بوتقة العولمة الاقتصادية ، مما يؤدي إلى lead to منافـسة المـشروعات الاقتـصادية للـشركات متعـدد الجنـسيات العالميـة Multination corporation .

١ / ٥ طبيعة وسائل النقل :

إذا نظرنا إلى طبيعة وسائل النقـل ، فإننـا لابـد قبـل أن نتجـه نحو إلى تحديد أى نوعية من الطبائع الخاصـة ، فإننـا لابـد أن نـدرك الطبيعة القانونية لوسائل النقل .

وجـدير بالـذكر أن وسـائل النقـل بكـل أنواعهـا تأخـذ طـابع المنقولات Transferee فهى كذلك حيث ينطبق عليها التعريف العام الوارد في المادة ٨٣ من القانون المدني للمنقـولات Transferred فهـى تنتقل من مكان إلى آخر دون تلـف ، وإذا نظرنـا مثلاً إلى المـادة ٤ مـن التقنين البحري الذي يتكلم عـن حـق البيـع علـى الـسفينة ، وطبيعـة

السفينة كمنقول ، فنجدها تنص على أن السفينة التجارية وغيرها من المراكب البحرية وإن كانت من المنقولات ، ألا أنه يبقى حق الدائنين عليها مثل العقارات إذا انتقلت إلى يد مالكها .

وإذا كانت نقطة البداية التي لا خلاف عليها أن جميع وسائل النقل من المنقولات ، إلا أنها منقولات من طبيعة خاصة ، حيث أنها منقول لا ينطبق عليه قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية ، فهى لا تخضع لتلك القواعد والقوانين التي تنطبق على جميع سائر المنقولات ، فهى تتجرد من صفة الحيازة ، ولاتستند إليه في تقرير الحقوق العينية سواء كانت أصلية أو تبعية .

وعلى ذلك فإن الحيازة إذا ما استوفت شروطها ، واقترنت بحسن النية لا تكسب حائزها ملكية أى وسيلة من وسائل النقل ، بل يبقى لهذا المنقول خصوصيته في ضرورة وجودة سبب قانوني من أسباب اكتساب الملكية ، كالشراء بسند رسمي ، أو البناء أو التقادم وعلى سبيل المثال فالسفينة ترهن رهناً رسمياً شديد الشبه بالرهن الرسمي على العقار ، إذ يشهر هذا الرهن بالقيد في سجل السفن بمكتب ميناء تسجيل السفن ، وتظل السفينة ذاتها في حيازة المدين الراهن دون أن يؤثر ذلك على حق الدائن المرتهن ولا في سريانه على

الغير ، ولصاحب حق الامتياز على السفينة ، حق تتبع لا يعرقله في ذلك انتقال حيازتها من يد إلى أخرى كما هو في باقي المنقولات[1] .

طبيعة النقل السياسية :

إذا رجعنا تاريخياً عن الدور السياسي للنقل ، سنجد أنه دور عميق ومتعدد الأسباب ، فنجد أنه عندما قامت الثورة الفرنسية ، واتجهت فرنسا إلى تحديد إجمالي الاعتمادات التي حققتها فرنسا لتنمية الأراضي في الخارج ، نجد أنها حققت حوالي ٦٥ ٪ من تلك الاعتمادات للنقل والمواصلات ، ولاشك أن الهدف من ذلك كان بغرض استغلال الموارد الطبيعية للدول المحررة وأقلمة اقتصادياتها تبعاً لهذا الغرض .

وفي مصر نجد أنه عندما تقرر إنشاء أول خط سكة حديد تم إلغاؤه والذي كان مقرراً للربط بين السويس والقاهرة لأسباب سياسية وكان ذلك ١٨١٥ بسبب الحرب التي كانت بين فرنسا وانجلترا وبذلك تأخر إنشاء هذا الخط مع تعديل مساره نحو الربط بين الإسكندرية والقاهرة ، كما أننا إذا بحثنا عن أسباب إنشاء طريق مصر إسكندرية الصحراوي خلال الحرب العالمية الثانية كان لأسباب سياسية ترجع

---

(١) د. على البارودي ـ مبادئ القانون البحري ـ م المعارف ـ الاسكندرية ١٩٧٥ ص ٢٩ وما بعدها

لمعاهدة سياسية على أثر تلك الحرب التي كانت دائرة في ذاك الوقت ، كما نجد أن قناة السويس كانت محوراً لضغوط سياسية منذ بزوغ فكرة إنشائها في وجود فرديناند ديليسبس حتى تأميم قنـاة الـسويس كانـت في عهد الرئيس الراحل جمال عبد الناصر لأسـباب سياسـية تتمثـل في حصول مصر على استقلالية مواردها .

وإذا نظرنا إلى نظام العولمة الاقتصادية التي تنعم به الآن الـدول الناميـة والمتقدمـة ، فـإن ذلـك كـان نواتـه وسـائل الانتقـال والتنقـل Comunication ، فلاشك أن تحرر وسائل النقل عالميـاً سـواء كانـت وسائل جوية أو بحرية أعطت المجال لتقريب المسافات بصورة أكـبر ، وأصبح ما هو بعيد ، في الوضع الحالي قريباً أمام كـل الـدول ، ولاشـك أن تقسيم العالم إلى أمم وشعوب تختلف ثقافته وعقائده ، وفقاً لعوامـل تتصل بمشاكل التنقل وانفصال التجمعات البشرية عن بعـضها الـبعض الآخر كان بسبب وجود حواجز طبيعية أو مفتعلـة تعـوق مـن سـهولة التنقل والانـدماج Maigration في المـصالح الاقتـصادية والـسياسية ، ولاشك أن الوحدة unity أو الاتحاد بين الـدول والتكامـل لا يمكـن أن يتحقق بين الشعوب بدون أن يتم التخلص من مشاكل التنقـل وسـهولة تدفق حركته دون موانع أو عوائـق ـ وبالتـالي التحـام التفـاهم وتبـادل

العادات والتقاليد وتكثيف الروابط الاقتصادية الحرة ، وهو ما يؤدي في النهاية إلى التكامل الإقليمي والتخلص من الإنعزالية alofment .

الطبيعة الاقتصادية للنقل ودوره في تنشيط الاقتصاد القومي :

أولاً - يجب أن نحدد نقطة غاية في الأهمية في مجال العلاقات الاقتصادية الدولية ، فلاشك أن تطور النقل أو دوره البارز في النشاط الاقتصادي يتحدد من خلال موضوع العلاقات الاقتصادية الدولية ، تلك العلاقات التي تتدخل في أكثر من مجال ، فهناك التعاون الاقتصادي والذي يستهدف إزالة العوائق والحواجز بين الدول الداعية إلى الاندماج وتحقيق اتحاد اقتصادي له مقوماته وأهدافه المشتركة بين الأعضاء ، لتحقيق مصالح مشتركة بين تلك الدول من خلال ربط اقتصاديات تلك الدول فيما بينها ، بالطريقة التي تحقق نظام عولمي إقليمي هادف ، فالعولمة ليست فقط فتح النطاق العالمي بين دول نامية ودول اقتصادية متقدمة ، ولكن العولمة هو الاستفادة فيما بين الدول أيا كانت تلك الدول في كافة المجالات فإذا كانت تلك الدول تتعامل عالمياً ، فلماذا لا تتعامل إقليمياً في حدود البيئة والمنطقة الجغرافية . ولاشك أن هذا الربط لا يمنع الانفتاح على العالم كله ، ولكن رغبة في التوجه نحو الأخذ بالتكامل الإقليمي من أجل تحقيق العولمة على نطاق أوسع تدريجياً ، كما يوجد أيضاً منطقة التجارة

الحرة وفيها تتفق الدول المشتركة على تخصيص القيود الجمركية والإدارية المفروضة على حركة تبادل السلع والخدمات فيما بينها مع احتفاظ كل دولة بتعريفة جمركية مستقلة تتعامل بها مع الدول الأخرى غير الأعضاء ، وهناك الاتحاد الجمركي وهو قيام اتحاد جمركي بين أكثر من بلد وإلغاء كل من الرسوم الجمركية ، والقيود الكمية مع التزامها بتعريفة جمركية موحدة على السلع المستوردة من خارج بلاد الاتحاد ، كذا السوق المشتركة وفيها تختفي القيود الكمية والرسوم الجمركية على تبادل السلع بمعنى تنتقل عناصر الإنتاج والعمل ورأس المال بكل حرية ويكون للسوق تعريفة جمركية موحدة تطبقها دول السوق تجاه العالم الخارجي ، كما يوجد الاتحاد الاقتصادي ومن خلاله تلغى جميع القيود التي تقف في سبيل انتقال السلع والخدمات مع تطبيق تعريفة جمركية موحدة تجاه العالم الخارجي إلا أنه في حالة الاتحاد الاقتصادي يضاف إلى ذلك تنسيق السياسات الاقتصادية والمالية والنقدية[١]

ولكننا نتوقف هنا .. هل يمكن أن تتواجد مثل هذه الأنظمة الاقتصادية في دولة ما ، بدون تطور شامل في مجال النقل ، سواء كان

(١) عصام رفعت ـ الأهرام الاقتصادي ـ العدد ١٣٦٤ سنة ١٩٩٥ ص ٧٥

نقلاً برياً أو نقلاً بحرياً أو جوياً ، فلاشك أن ذلك يكون مستحيلاً حيث يرتبط التطور في مجالات التجارة الدولية ارتباطاً لصيقاً بالتطور في مجالات النقل ، فالحدود السياسية بين الدول لا يمكن أن تنهار طواعية بين تلك الدول ، إن لم تكن هناك خطة لتطور الموانى ووسائل النقل المختلفة وعلى رأسها النقل الجوي ، فمنذ تطبيق قرارات الإصلاح الاقتصادي ١٩٩١ ويعيش العالم عصر التكتلات الاقتصادية الكبرى ، والصراع دائر بين شركة مصر للطيران وشركات البضائع الخاصة حول عملية تنظيم حركة النقل الجوي ، وعلى الرغم من أن الحكومة ترى عدم إمكانية خصخصة مجال الطيران وترى أن خصخصة شركات الطيران المدني تضر بالعملية الاقتصادية والسياسية ، حيث ترى الحكومة أنها قد تكون طريق لوجود نفوذ أجنبي على أثر وجود تلك الشركات بأرض الوطن ، وتضر بهيئة الطيران الحكومي ، وعلى الرغم من ذلك إلا أن الأمر الواضح في ضرورة القضاء على مشاكل الطيران المدني يكون بوضع حدود وقيود وشروط على العمل بواسطة الخصخصة ثم العمل من خلاله ، دون إلغائه وذلك من خلال وضع شروط معينة يتم العمل بها ، وبالفعل تم وضع هذه الشروط والتي تتمثل في ألا تقل نسبة ما يمتلكه المصريون من رأس مال هذه

الشركات عن ٦٠ ٪ إلى جانب ضرورة تمصير العمالة الأجنبية بالشركة وأن يتم تمليك الطائرة بالكامل خلال ٥ سنوات ، ولاشك أن هذا الاتجاه سيحقق أكثر من هدف فهى بداية لنظام خصخصة وسائل النقل الجوي ويفتح الآفاق للاستثمار الأجنبي المباشر بشروط دولة الموقع ، دون أى أضرار بالعملة السياسية .

كما اتجهت الدولة حديثاً إلى عمل إستراتيجية على أثر التطوير العام لوسائل النقل وذلك من خلال وضع خطط كاملة ، تتكون من ثلاثة خطط فرعية ، الأولى قصيرة الأجل ثم متوسطة الأجل ، والأخيرة طويلة الأجل .

وتتجه الخطة قصيرة الأجل نحو تبسيط صناعة النقل بصفة عامة حيث يتم تشغيل وإنشاء محطتين للحاويات بالإسكندرية والدخيلة على بمساحة ٢٩٧ ألف متر بطاقة استيعابية ٤٢٠ ألف حاوية وتشغيل ١٢ محطة تخصصية وإنشاء وتشغيل المحور السياحي بالإضافة إلى تشغيل مشروع القطار السياحي لزيادة تدفق الحركة السياحية في الإسكندرية بصفة خاصة ومصر بصفة عامة .

أما في مجال الخطة المتوسطة ، فيتم تشغيل المرحلة الثانية من المنطقة السياحية التي تضم مارينا اليخوت ومنطقة تجارية وفندقاً

على مستوى عالمي ، ومنطقة أخرى لصيانة اليخوت السياحية وإنشاء محطة متعددة لأغراض وسط الجزء الشرقي لميناء الإسكندرية ، والعناية بالنقل النهري ، كذا النقل البري في صورة إنشاء محطة لنقل البضائع بقطارات السكة الحديد ، أما الخطة الطويلة الأجل فتتضمن إنشاء الميناء الأوسط وميناء الإسكندرية الكبير الذي يتضمن إنشاء ١١٧ رصيف بطول ٢٩ ألف متر وبعمق ٢٠ متر ، و ٣٩ محطة حاويات ، كذا مناطق ترفيهية وتجارية ومن المتوقع أن يدر هذا المشروع عائداً قدره نصف مليار جنيه سنوياً ، والذي سيتم الانتهاء منه عام ٢٠٢٠ ومن المقرر استقبال ٥ آلاف سفينة ، كذا فإن هذه المشروعات ستحقق فائض اقتصادي كبير يحقق دفعة قوية في استخدام سوق العمل داخله ومن المنتظر توفير نحو ٨,٤ ألف فرصة عمل ترتفع إلى ٣٨,٤ ألف فرصة على المدى الطويل وذلك في حالة استكمال ميناء الإسكندرية[١] .

ولاشك أن استخدام تلك الخطط الاقتصادية في مجال النقل ستحقق أكثر من فائدة اقتصادية :

---

١) لواء إبراهيم يوسف ـ ثورة في ميناء الثغر ـ الأهرام الاقتصادي العدد ٢٠٠٦ لعام ٢٠٠٧ ص ١٩

١- من ناحية ستحقق في مجال التعاون الاقتصادي ، زيادة معدل المرونة ، وتحقق الشروط الاقتصادية في مجال التعاون الاقتصادي والتكتلات الإقتصادية .

٢- الانفتاح على العالم كله من خلال تطوير هيئة الطيران ، وإدخال شركات الطيران المدني بالشروط التي أوردناها وهى ضرورة ألا يقل رأس المال المصري المشترك في تلك الشركات من ٦٠ ٪ مع ضرورة تمصير العمالة من خلال ستة شهور ، كذا الاستيلاء أو انتقال ملكية الطائرات إلى السلطات المصرية بعد ٥ سنوات .

٣- تحقيق أكثر من فائدة في مجال العمالة في حالة إنشاء ميناء الإسكندرية الأكبر وتوفير فرص عمل تقدر بالآلاف ، علاوة على تحقيق فائض يقدر بنصف مليار جنيه يضاف إلى الدخل القومي .

ولاشك أن هذا الذي قمنا بسرده هى حركة نقل متطورة تحقق أكثر من هدف اقتصادي ، إذا نحن قمنا بتنفيذه على الوجه الأمثل .

أهمية صناعة النقل :

يؤكد ألفريد مارشال العالم الاقتصادي الإنجليزي ، بأن ثاني أكبر ثورة تكنولوجية حدثت ، لم تكن في قطاعات الصناعة الآلية فقط ، بل تحققت ثورة تكنولوجية هائلة في قطاع النقل ، ذلك أن وسائل

النقل البرية والبحرية والجوية شهدت في القرن العشرين تطورات تكنولوجية غير مسبوقة في تاريخ الإنسانية .

وتأتي أهمية وسائل النقل في حياة البشر كأحد العناصر الأساسية في صناعة النقل ، حيث أنه لا يمكن أن تتحقق كفاءات اقتصادية في أى قطاع اقتصادي بدون أن يتحدد دور البشر فيها أو تأثيرها على البشر بصفة عامة ، لذا نجد أن وسائل النقل تؤثر في حياة البشر في المجالات الآتية :

١ـ وسائل النقل تحدد للإنسان اختياراته الرئيسية في الحياة فتحدد له مكان إقامته وعمله ، واحتياجات أولاده في أماكن التعليم والرفاهية بصورة خاصة ، فلن يستطيع الإنسان أن يحقق تلك الاختيارات بحرية كاملة إلا إذا وضع في اعتباره الوسائل التي ستحقق له الانتقال من وإلى هذه الأماكن . وبالتالي فوجود وسائل نقل متاحة سيحقق للفرد الحرية الكاملة في الاختيارات المسيرة لحياته .

٢ـ كما أن وسائل النقل لها دور رائد في نظرية الإنتاج والتشغيل ، فلاشك أن المستثمر وهو يضع قراراته الاستثمارية ، يضع أيضاً تكاليفه ضمن هذه القرارات ، ولاشك أن توافر وسائل مواصلات متاحة قد تجعل المستثمر يحقق قراراته أو يغير من اختياراته وفقاً

لعنصر كفاءة النقل المتاح ، كذا اختيار الموقع الذي سينشأ فيه المشروع ، ويضع في اعتباره منذ الوهلة الأولى وسائل النقل القادرة على نقل المنتج من مكان إنتاجه إلى مكان استهلاكه ، وتلك هي العناصر الأساسية في نظرية التسويق ، فكلما توافرت وسائل نقل متاحة للمشروع ، كلما كان المشروع ذو فاعلية في التخطيط والتنفيذ ، أما على خلاف ذلك فإن المستثمر قد يغير من خططه واختياراته على أثر كفاءة النقل **Transfer** .

٣ـ كما يُدخل علم تخطيط المدن في اعتباراته عناصر تخطيط النقل من حيث مسار خطوط السكك الحديدية ، وكباري الأنفاق ، وتخطيط الربط بين مناطق المدينة وتحقيق سهولة انتقال جميع أفراد المقيمين دون مشاكل قد تؤثر على السلطة السياسية ، لأن حركة السكان تمثل مساهمات في دراسة التركيز والانتقال السكاني من مناطق الإنتاج المختلفة إلى مناطق حرية وحركة أفراد الشعب ، لذلك تتدخل التكنولوجيا بكافة صورها في عالم النقل من أجل تطويره وتطوير خدمة البشرية ، كما تتدخل علوم الهندسة الميكانيكية والمدنية والكهربائية في تطوير صناعة النقل من خلال دراسة المسائل الفنية في صناعة وسائل النقل ، كذا إقامة الجسور والكباري ، ومدى السرعة

المقررة على الانحدارات الموجودة ، والخصائص الفنية للوزن والحجم للحمولة المطلوبة والمسموح بها ، كما يساهم علماء الطاقة في توفير البيانات الخاصة بالوفرة أو الندرة لأنواع الوقود المتاحة والدراسات الفنية والاقتصادية للبدائل الممكنة[1] Technical and economic studies.

وعلى أثر تطور وسائل النقل بكافة صوره ، زاد الطلب على خدمات النقل ، وبرزت مشكلات اقتصادية كثيرة لها صلة مباشرة باقتصاديات النقل ، فنجد أنه في بريطانيا تلعب وزارة النقل دوراً هاماً في التخطيط الاقتصادي الاجتماعي سواء كان على المستوى القومي أو المحلي ، ونجد على صعيد آخر أن دولاً أخرى كثيرة سواء كانت اشتراكية أو ديمقراطية قد أدخلت نظام الاستثمار المباشر في صناعة النقل . بل أكثر من ذلك فقد دخلت الاستثمارات في قطاع النقل في منافسة كبيرة في الدول العربية وخاصة في المغرب والسعودية ومصر . حيث نجد أن هناك معدلات مرتفعة من الاستثمارات قد أخذت مكاناً متميزاً في صناعة النقل ، وعلى أثر زيادة تطور دور النقل في الحياة الاقتصادية . فقد اتجهت بعض الدول وعلى رأسها مصر إلى تعيين

---

(١) د. حماده فريد منصور . اقتصاديات النقل ـ مركز الإسكندرية للمكتبات ـ ١٩٩٨ ص ١٢ وما بعدها .

أكثر مـن وزارة للنقـل ، وتم تعـيين وزيـراً للنقـل ، ووزيـراً للطـيران المدني وإن كان فصل الوزارتين قد أثر سلبياً على وزارة النقـل الـداخلي ، ونرى أنه يجب ضم الوزارتين تحـت مـسمى وزارة النقـل والطـيران المدني ، وجعلها ميزانية واحدة ، يستطيع الوزير من خلال ميزانيتـه تحسين وزارة النقل الداخلي نظراً للتـدفقات العاليـة لـوزارة الطـيران المدني وارتفاع مستوى الخدمة فيها ، في حين تـدهورت وسـائل النقـل الداخلي .

لذا فإن أى دولة تبغي تحقيق معـدلات تنمويـة عاليـة ، فإنهـا يجب أن تتجه إلى تطوير وسائل النقل بها ، وتـشجيع القـوى العلميـة في مجال النقل بكافة أنواعه ، ولعل ما يعطي أهميـة كـبيرة للتخطـيط العلمي في وسائل النقل ، ما يعانيه اقتصاديات الدول النامية من ركـود على أثر تأخر وسائل النقل الحديثة بها ، ومما أدى إلى وقوع كثير من الاختناقات والمشاكل التي أثرت على اقتصاديات تلك الدول states .

ولعل أبرز مـا يكـون ومـا يـدل عـلى ذلـك تلـك النفايـات الـتي تتواجد في المصانع الكبرى نتيجة العمليات الصناعية تلك الـتي تأخـذ مكاناً وحيزاً كبيراً على جوانب المصانع.وفي الأماكن الـصحراوية والـتي

يتسبب عنها كثيراً من أنواع التلوث البيئي والبحري[١] نتيجة عدم توافر وسائل نقل رخيصة تنقل هذه النفايات ، ونظراً لاتجاه أصحاب هذه الشركات إلى الإهمال والتسيب بحجة أن تكاليف نقلها تزيد على مقابل التخلص منها

وهكذا يمكن أن ننتهي إلى أن المدخل الطبيعي لأى تنمية ، هي توافر تسهيلات وإمكانيات النقل المتطورة . لأن هناك قصور في التخطيط للنقل على أساس علمي سليم وعلى ضوء الواقع الفعلي أخذاً في الحسبان التطور السريع في اقتصاديات الدول المتقدمة من أثر ارتفاع مستوى وسائل النقل بها **standard of means of transfer** .

١ / ٦ التقدم الاقتصادي ووسائل النقل

Economical progress:

هناك ارتباط قوي فيما بين المستوى الاقتصادي لأى دولة وبين مستوى وسائل النقل بكافة صوره . فهناك كثيراً من الدول المتقدمة تنفق ملايين الدولارات على النقل بقصد زيادة وارتفاع معدل دخلها القومي . وذلك من خلال خلق استثمارات في مجال النقل ، أو خلق استثمارات في قطاعات كثيرة قد تحتاج إلى وسائل النقل بصفة دائمة ومستمرة . وبناء على ذلك فإن تلك المشروعات التي تحتاج إلى وسائل

---

(١) انظر مؤلفنا في الإدارة البيئية والنمو الاقتصادي ص ١٦ وما بعدها .

النقل بصفة مباشرة تسعى جاهدة إلى تطوير شبكات الطرق واستغلال وسائل النقل على الخطوط الممتدة من أجل تحريك نشاط مشروعاتها ، كما أن الدول المتقدمة ذاتها تسعى جاهدة ضمن تقدم بنيتها الأساسية الاستثمارية تحقيق فاعليات في تطوير وسائل النقل ، إيماناً منها بأن النقل هو العمود الفقري لأى اقتصاد ، كما نجد أن عدد العاملين في قطاع النقل قد تزايد بصورة كبيرة وخصوصاً هؤلاء الذين يعملون على نظام اللوريات والتي يزيد نظام العمل بها بصورة كبيرة نظراً لزيادة الطلب على نقل البضائع(١) ، كما تظهر إحصائيات النقل لبعض الدول بوجود حوالي ٦ ٪ من مجموع القوى العاملة يتم توظيفها في مجال خدمات النقل مباشرة، ومن البديهي أن هذه النسبة ترتفع كثيراً إذا ما أضيف لها هؤلاء الذين يمارسون خدمات النقل بطريقة غير مباشرة كالسيارات الخاصة ونصف النقل وغيرها ، ويقدر البعض بأن نسبة العاملين في مجال النقل سواء بشكل مباشر أو غير مباشر ما بين ٥/١ أو ٧/١ القوى العاملة في الدول المتقدمة(٢) .

---

(1) William R, spriegel, prenciples of Business organization of operation 1961, p. 37 . etc

(2) J. Mercier, L'homme et le transport institute du transport Arien 1964

عن د / سعد عشماوي ـ مرجع سابق ص ١٧ وما بعدها

كما يقدر ما تنفقه بعض الدول المتقدمة على قطاع النقل الداخلي مليارات الجنيهات وهذه المبالغ في زيادة مستمرة ، فبينما نجد أن معدل الزيادة في الإنفاق العام قد زاد بمعدلات مرتفعة ، غير أن النسبة الأكبر من هذه المعدلات كانت تنفق على قطاع النقل ، كما نجد في فرنسا أن أى أسرة تنفق حوالي ١٠ ٪ من دخلها شهرياً على السيارات الخاصة بينما لا تنفق سوى ٦ ٪ على إيجار المنزل، هذا بالإضافة إلى تكاليف النقل الأخرى التي قد نجد أحد عناصرها وسائل النقل البحرية أو الجوية بما يوضح لنا مدى حجم الإنفاق الخاص للأسرة على وسائل النقل .

كما أن هناك ارتباط قوي فيما بين تسهيلات النقل المتاحة ومتوسط دخل الفرد في المجتمعات المختلفة ، والمتمثلة في نصيب الفرد من شبكة الطرق ، ونصيبه من إمكانيات النقل المتاحة من الدخل القومي . بمعنى نصيبه من الدخل الحقيقي للمجتمع ، فنجد مثلاً أن نصيب الفرد من وسائل النقل المتاحة في الدول المتقدمة يزيد بصورة كبيرة كما في أمريكا والسويد والدنمارك وإيطاليا ، كما نجد أن نصيب الفرد من وسائل النقل المتاحة متمثلة في أن لكل ١٠٠٠ فرد حوالي ٠,٧ من سكك الطرق بالكيلومتر . وأن عدد السيارات الخاصة التي

يستخدمها الأشخاص قد زاد بصورة كبيرة ، مما يؤكد على أن تطور الاقتصاد القومي في أى دولة مرتبط ارتباطاً كبيراً بوسائل النقل الحديثة .

وعلى صعيد آخر نجد أن أفريقيا وأمريكا اللاتينية وهما من الدول النامية يمتلكان أكثر من ٧ ٪ من الطرق العالمية ، وأن أى تقدم في المستوى الاقتصادي لتلك الدول لاشك أنه سيؤثر على إمكانيات النقل المتاحة ، ومثال أكثر وضوحاً كما هو واضح من الاهتمام الكبير لوسائل النقل في المملكة العربية السعودية كبيئة طبيعية للنمو السريع الحاسم للاقتصاد السعودي في الآونة الأخيرة .

ولاشك أن هناك بعض الدول النامية كانت تحد من إنتاج السيارات الخاصة في الماضي نظراً لنظمها الاشتراكية مثل الاتحاد السوفيتي وبولندا ، إلا أن وبعد سقوط الاشتراكية وسقوطها في عولمة الاقتصاد ، نجد أن روسيا أصبحت تنتج السيارات الخاصة وتشجع ركوبها والحصول عليها ، مما لا يدع مجالاً للشك في أن ركوب السيارات الخاصة تعتبر من أهم عناصر ارتباط ذلك بتقدم الشعوب وارتفاع معدل النمو بها ، إلا أن ذلك لا نراه على إطلاقه فنجد أن بعض الدول النامية بها شرائح مختلفة في المجتمع ، فنجد أن هناك

شريحة في المجتمع تمتلك أكثر من ٦٠ ٪ من دخل الدولة وتمتلك من المليارات ما تجعل أفرادها يقودون أرفع السيارات مستوى ، وهناك شريحة كبيرة في هذه المجتمعات قد لا تجد قوت يومها ، لعل هذه الانقسامات الكبيرة والطبقية في بعض الدول ما تجعل أن لنا تحفظاً كبيراً على ارتباط مستوى الاقتصاد بمستوى وسائل النقل فيها ، فإذا ما أردنا أن نحقق تلك القواعد ونجعلها ثابتة ، ننظر إلى وسائل النقل العامة كالقطارات والسيارات العامة ، فإذا صح الكلام فإن ارتفاع مستويات وسائل النقل العامة هو في حد ذاته علامة ودليلاً إلى أن هذه الدول تسير في طريق التنمية والتقدم الاقتصادي development system .

الفصل الثاني
النقـــل البـــري

الفصل الثاني
النقـــل البـــري

تقديم :

عندما تكلمنا عن الوسائل المختلفة للنقل ، سردنا أنواع تلك الوسائل ، وقمنا بشرح موجز عن كل وسيلة على حده ، ابتداء وسيلة النقل البري ، حتى وسيلة النقل الجوي ، والآن جاء الوقت لكى نقوم بشرح تفصيلي لوسائل النقل البري وهى ما تعرف بخطوط السكك الحديدية والسيارات والنقل العام ، سواء بالنسبة للأشخاص أو بالنسبة لنقل البضائع .

وكما عرفنا أن نظام النقل بالسكك الحديدية أو النقل العام : نظام احتكاري يستحوذ على حق الامتياز الذي أعطته إياه السلطة العامة لاستخدامه دون أدنى مسئولية مباشرة في استخدام إنتاج النقل من قبل الشركة الممنوحة ، حيث أن المنتج وكما نعلم يتم استهلاكه فوراً دون انتظار أو دون إمكانية تخزينه ، فهو منتج يستخدمه الراكب أو البضاعة المنقولة ، واضعين في الاعتبار التكلفة التي تكون غير معلومة مسبقاً ، فقد تكون التكلفة قليلة في حالة استخدام المكان ذهاباً وإياباً ، وقد تكون التكلفة مرتفعة في حالة عدم استخدام المكان

الموجود في حالة رحلة العودة .. أى ان يكون هناك فائض ضائع للطاقة التحميلية .

ومن خلال هذا الفصل نقوم بسرد بعض الحقائق التي تتصل بوسائل النقل البري وبوضوح ليتمكن القارئ من استيعاب مقترحات جديدة وذلك من خلال النقاط الآتية :

١ـ تحديد منطقة التشغيل .

٢ـ تحديد شبكات طرق النقل وكيفية السيطرة عليها .

٣ـ تحديد أنواع شبكات الطرق .

٤ـ تحديد الشروط التي يجب توافرها في اختيار المسار التشغيلي .

٥ـ المقارنة بين أنواع الصيانة الدورية والصيانة العلاجية .

تحديد منطقة التشغيل operation area:

جرت العـادة على أن تقـوم الـسلطة العامـة في الدولـة بتيـسير خدمات النقل العام بالنسبة للركاب بصفة خاصة ، وتتجـه الدولـة إلى تحديد أماكن تسيير تلك الخدمات ومواعيد تسيرها وحالتهـا وهـو مـا يطلق عليه حق الامتيـاز أو عقـد الامتيـاز فيمـا بـين الدولـة والـشركة الممنوحة هذا الامتياز ، ويرجع هذا العقـد المزمـع إلى رغبـة الدولـة في الحفاظ علـى مـستوى خدمـة مرتفعـة وبأسـعار تتناسـب مـع مـستوى معيشة أفراد الدولة حتى ولو تحملت الخزانة العامة جـزء مـن تكلفـة هذه الخدمات ، أى بمعنى آخر فإن خدمات النقل تعتبر خدمـة عامـة قومية تتجه السلطة العامة توفيرها لأفـراد الـشعب بـسعر التكلفـة ، وإن كانت لابد أن تحقق أرباح لإعادة تشغيل الـسيارات والقـاطرات أو إعادة تجديدها أى إعادة تجديد الأصل الرأسمالي بعد إهلاكه .

ولاشك أن ما يعنينا هنا هو الكـلام عـن تحديـد منـاطق تـشغيل هذه الخدمات البرية سواء من حيث الأشخاص أو من حيث البضائع .

فمـن حيـث الأشـخاص كمـا قلنـا ـ تتجـه الدولـة إلى تحديـد مسارات الخدمة عن طريق هيئة النقل العام ، ولا يمنع ذلك قيام النقل الخـاص مـن القيـام بخـدمات النقـل في صـورة أتوبيـسات سـياحية ، وسيارات الأجرة العمومية وسيارات التاكسي داخـل المدن ورغـم ذلـك

فإن عادة ما تتجه السلطة العامة في تحديد نطاق عمل هذه الوسائل ، كما تتدخل في تحديد تعريفة النقل في كل وسيلة من تلك الوسائل الخاصة ، والرقابة على صلاحية الوسيلة وضرورة صيانتها من آن لآخر وإلا تعرض سائقها للمساءلة القانونية خوفاً على أرواح الركاب ، ورغم ذلك إلا أن الدولة المتمثلة في إدارة المرور لا تتدخل في نطاق المسار التفصيلي لهذه الخدمات كما قد تتجه بعض الجهات الحكومية في تملك وسائل خاصة لنقل العاملين لها إلى أماكن مساكنهم ونقلهم إلى مقار أعمالهم نظير أجر متفق عليه[1] .

أما في حالة نقل البضائع ، غالباً ما نطلق حرية تسعير وسيلة النقل دون تدخل من السلطة العامة سواء بالنسبة للمسار أو الحركة أو حتى التعريفه. وينحصر دور السلطة العامة هنا في منح مالك وسيلة الترخيص الساري لعملية التسيير ، بالإضافة إلى رقابة الدولة على تشغيل وحدات النقل بما يكفل تأمين وسلامة استخدامها ، وبما يتفق مع احتياجات الأمن العام والنظام والصحة Healthy.

والحقيقة في وسيلة نقل البضائع أن صاحب الوسيلة له الحرية في احتكار المنطقة التي يسير فيها خدماته ، إلا أن هناك بعض

---

(١) د. سعد الدين عشماوي - إدارة النقل ، مرجع سابق ص ١١٧ وما بعدها .

الاعتبارات التي يجب أن يضعها في اعتباره عند اختيار منطقة الخدمة أو منطقة مساره[١] .

١ـ كفاءة وسيلة النقل وقوتها على تغطية المنطقة المختارة سواء من حيث المسافة وحجم الطلب ومدى تذبذبه من آن إلى آخر .

٢ـ حجم الطلب المتوقع على الخدمة ، ومستواها ودراسة ذلك بكل دقة .

٣ـ بالنسبة للبضائع يجب تحديد الحمولة ومدى تنوعها سواء كانت سائلة أو جامدة أو مادة خام مرتفعة القيمة أو منخفضة القيمة .

٤ـ لا بد أن يكون هناك توازن بين تكلفة المشروع وإيراداته ويتم ذلك من خلال دراسة مبدئية في الخطوط الجديدة أى دراسة توقعية مع الأخذ في الحسبان التطور المتوقع من ناحية حجم الطلب على النقل والتطور المتوقع في تكلفة تشغيل وسيلة النقل .

شبكات طرق النقل وصعوبة السيطرة عليها :

يجب أن ننوه هنا أن هناك صعوبة كبيرة في التحكم في تسيير شبكات النقل بصفة عامة ، والنقل البرى بصفة خاصة ، وذلك نظراً لصعوبة التحكم في الطاقات التحميلية لوسائل النقل، نظراً لاستحالة

---

(١) المرجع السابق ص ١١٩

الاستخدام الكامل للطاقات المتحركة ، فمن ناحية نجد أن الإنتاج يـتم في أماكن خارج نطاق المشروع وبذلك يخرج عن سيطرته ، عكـس كافـة المشروعات الاستثمارية الأخرى التي يتم السيطرة علـى كافـة عناصـر إنتاجها ، ومن ثم وبناء علـى مـا تقـدم فـإن طاقـات النقـل قـد تتعطـل لظروف خارجة عن إرادة المشروع مثل قفل طريق أو وجـود حـوادث في مزلقان معين أو قيام حركة المرور بعملية تفتيش واسـعة نظـراً لوجـود جرائم معينة يتم البحث عنها ، أو تعطيل مفاجئ في السيارة أو القطار ، كل هذه العوائـق قـد تحـدث بعيـداً عـن إدارة المـشروع ، ممـا يـؤثر بالسلب علـى إنتاجيـة المـشروع واسـتنفاذ الطاقـات التحميليـة خـارج الإدارة ، ومن ناحية أخرى فإن طبيعة الإنتاج في وسائل النقـل كمنـتج مستهلك فور إنتاجه سواء استعمل أو لم يستعمل قد يتعرض جزء منه للضياع لعدم تـوافر منقـول خـلال رحلـة العـودة لوسـيلة النقـل وعـدم استيعاب المنقول للطاقة التحميلية كاملة ، أى فقد نصف إنتـاج وحـدة النقل خـلال دورة التـشغيل ذهابـاً وإيابـاً ، بالإضـافة إلى الجـزء غـير المستغل من الطاقة التحميلية لوحدة النقل خلال الرحلة الأساسية .

ولعل كل هذه المشاكل والصعوبات تزيد من أهمية وضرورة كفاءة رجال النقل في تنظيم شبكات النقل لمحاولة التقليل من تلك السلبيات الخارجة عن إرادتهم .

لذلك ومن أجل محاولة علاج تلك السلبيات ، فإننا نتجه نحو تحديد الاعتبارات التي يمكن أن تحد من تلك السلبيات ، فمن ناحية فإننا يجب النظر إلى طول الرحلة ، فالمسافات الطويلة لا تتناسب مع حركة السيارات بينما يتناسب مع وسائل السكك الحديدية سواء كانت لنقل الأشخاص ، أو لنقل البضائع ، كما أن نوعية المنقول له خصائص معينة تحتم علينا النظر إلى طبيعة الطريق وتأثيره على هذا المنقول ، فبعض السلع المنقولة قد تكون قابلة للعطب والتلف السريع . لذلك يجب أن تنقل في وسائل نقل مجهزة بالثلاجات لحفظها ، وإن كانت هناك بعض السلع التي تخرج عن نطاق وظائف النقل البري مثل نقل الزهور من دولة إلى أخرى مثلاً ، فيجب أن تكون بواسطة الطائرات للمحافظة عليها ، ومن جهة أخرى يجب أن تكون شبكة الطريق سليمة وغير معطلة سواء بالنسبة للطريق الصحراوي ، أو الزراعي بالنسبة للسيارات ، أو بالنسبة لقضبان السكك الحديدية ، كذا يجب لكى يكون استخدام شبكات السكك الحديدية اقتصادية ،

فيجب أن يكون حجم الحركة ضخم بحيث يمكن توزيع التكاليف الثابتة ، والتي تمثل نسبة عالية من إجمالي تكلفة التشغيل على عدد مناسب من وحدات المنقول (راكب ـ طن) وبالتالي تقل التكلفة ، وجدير بالذكر أن شبكات الطريق يجب أن تتنافس فيما بينها من أجل إخراج وسائل نقل على درجة عالية من التطور ، لذلك يجب أن تكون تلك الشبكات مهيئة لجذب الطلب على خدماتها سواء كان لنقل الركاب أو لنقل البضائع ، لذا فإن الشركات العاملة في هذا المجال تتجه نحو مد الخطوط الخاصة بها وبناء المحطات ومراكز الإشارات وأحواش الفرز في السكك الحديدية ومراكز الصيانة والمخازن يضاف إلى ذلك المباني الإدارية والجهاز الضخم من العاملين والفنيين والإداريين من أجل تحصيل الموارد الاقتصادية .

ومن جهة أخرى نجد أن عدم وجود المنافسة القوية في وسائل النقل يعطي في النهاية شبكات نقل ضعيفة ومهلهلة ، فالاستثمار في وسائل نقل السكك الحديدية ضعيفاً جداً لأن الدولة هي المسيطرة عليه ، لذا فإنه ونظراً لعدم وجود منافسة من القطاع الخاص ، نجد أن جميع شبكات السكك الحديدية غير جاهزة وتُحدث كثيراً من

الحوادث التي تكبد بعد ذلك الدولة خسائر فادحة في الأرواح والمعدات .

والحقيقة أنه حتى بالنسبة للسيارات فإن شبكات الطريق لا تحقق الهدف المطلوب ، فنجد أن إدارات المرور تضع العراقيل أمام السيارات بمناسبة ودون مناسبة ، فنجد مثلاً المطبات الصناعية كل ١٠٠ متر أو كل ٢٠٠ متر ، مما يعد استنزافاً لطاقات السيارات ، ومن جهة أخرى إرهاقاً للراكبين ، ونضع أمام المسئولين هذه المهمة بعدم وضع مثل هذه المطبات إلا أمام نقط المرور أو في نقط التفتيش الرئيسية ، ومن جهة أخرى ضرورة صيانة الطرق السريعة وضرورة وضع خدمات شخصية أمام الراكبين من خلال إنشاء دورات مياه صالحة للاستخدام على طول الطريق ، فليس من الطبيعي أن يقوم الراكب من القاهرة إلى الإسكندرية لا يجد مكاناً يسهل له استخدام دورات المياه ، أو مكان للحصول على المياه أو المأكولات ، كل هذه الافتراضات ضرورية في تحسين شبكات النقل للحصول على طلب مرتفع يحقق زيادة في الإيرادات ، ومن ناحية أخرى نجد أنه بالنسبة لشبكة السكك الحديدية ، فإن المشكلة تتأتى في البحث عن وسيلة مواصلات رخيصة من أجل الراكب ، واتجاه الهيئة إلى تحقيق هذا

المطلب للركاب مما ينتج عنه خدمة رديئة وخطوط سكك حديد مهلهلة ضعيفة نظراً لضعف الإيرادات التي لا تسعف الدولة في تحسين خدماتها ، وإن كان ذلك ليس على إطلاقه ، فيجب وضع خطة على مراحل لتحسين خطوط السكك الحديدية ، فالمرحلة الأولى يجب وضع ميزانية لصيانة وتحسين شبكة السكك الحديد ، والمرحلة الثانية تحسين الخدمة نفسها داخل القطارات ، والمرحلة الثالثة محاولة تجديد القطارات ، أو كما نرى يجب خصخصة قطاع السكك الحديدية ، من خلال إعطاء حق الانتفاع وليس للبيع لإحدى الشركات ولتكن شركة أجنبية لعدم إمكانية مستثمر محلي على القيام بهذه المهمة وذلك بالحصول على حق انتفاع الشركة لفترة معينة ، وبحيث يقوم بتشغيل الهيئة مع تطويرها لمدة وليكن عشرين سنة ثم يقوم بتسليمها للدولة بعد مدة العقد . وبحيث تكون قد أصبحت ملائمة ومتطورة نظير حق الانتفاع خلال مدة العقد .

وإذا رجعنا إلى عقد الثلاثينات من القرن التاسع عشر ، نجد أنه لم تكن هناك وجود للسكك الحديدية ، وكان الوجود الفعلي لوسائل النقل تنحصر في النقل البحري والنهري ، إلا أنه مع اختراع المحركات البخارية دخلت السكك الحديدية مجال المنافسة في خطوط

النقل ، كذا مع اختراع آلة الاحتراق الداخلي بذات وسائل النقل البري تنافست هى الأخرى في قطاع سوق النقل من خلال السيارات والشاحنات وأصبحت المنافسة مشتعلة بين الطرق البرية والسكك الحديدية وذلك ابتداء من عشرينات القرن العشرين[١] .

ويرى البعض[٢] أن عقد الثلاثينات من القرن الماضي قد شهد تطورات كبيرة في سوق النقل العالمي ، فقد صاحب ذلك إنفاق ملايين الدولارات في الولايات المتحدة الأمريكية على قطاع النقل البري ، ورغم الكساد الاقتصادي العالمي الذي صاحب تلك الفترة إلا أن الإنفاق على وسائل النقل البري لم ينقطع من أجل تحسين الوضع الاقتصادي والتقليل من معدل البطالة الذي قد بلغ ذروته في تلك الفترة الحرجة ، وقد شجع ذلك وجود طرق برية جاهزة ومنتشرة في أنحاء الولايات ومعفاة من الضرائب مما أدى إلى زيادة الطلب على النقل البري سواء بالسيارات أو الشاحنات ، ومن جهة أخرى فإن الاستثمارات في سوق الخطوط البرية في ذلك الوقت كان لا يحتاج لرؤوس أموال كبيرة مع تشجيع للدولة بعدم وضع أى عقبات قانونية على المستثمرين في هذه

---

(١) د. حماده فريد منصور ، اقتصاديات النقل ، مركز الإسكندرية للكتاب ١٩٩٨ ص ١٢٢

(2) Sampson, R. J. & M. T. : " Pomestic transportion practice, theory and palicy " 1973 P 270 etc

النوعيـة مـن الاسـتثمارات بالإضـافة إلى محدوديـة التكنولوجيـا المستخدمة في وسائل النقل ، الأمر الـذي سـهل مأموريـة خلـق خطوط برية جديدة .

وفي بريطانيا دخلت الخطوط البرية منافسة مشتعلة مع خطوط السكك الحديدية إلى درجة أصبحت عدد شاحنات النقل البري تعـادل نصف مليون شاحنة Truck لاستخدامات نقل البضائع ، كما ظهـرت إلى جانب تلك الشاحنات البريـة ٥٣ ألـف حافلـة ركـاب (سيارات ركوب عامة) وحوالي ٢ مليون سيارة خاصة ، أدى ذلـك إلى انخفـاض معـدل الطلـب علـى خطـوط الـسكك الحديديـة وانخفـضت مـستوى الإنتاجية فيها ، إلى درجة أن أصبحت وزارة النقـل تعيـد الـتفكير في هذه الخطوط واتجهـت إلى زيـادة البحـث والتنقيـب والاختـراعـات في وسائل النقل البرية ذات الشاحنات المجـرورة والـسيارات الخاصـة . فقدت خطوط السكك الحديد من أهميتها واحتكارها الـدائم الـذي كـان دائماً حتى بزوغ الحرب العالمية الثانية[1] .

وفي إيطاليا بزغ نجم السيارات الخاصـة في فـترة الـستينات مـن القرن العشرين بمعدل ٣/٢ حركة النقل الكلية في إيطاليـا الأمـر الـذي

(1) Freeman , M & Aldcraft, P " The Atlas of Pritish rail way History 1985 P. 86 etc .

جعل عدد المسافرين بالسيارات زاد بمعدل ١٩٧ ٪ خلال تلك الفترة وهو ما جعل ذلك يؤثر إيجابياً على الدخل القومي بالزيادة حيث زاد الدخل القومي في تلك الفترة من ١٠٠ ٪ إلى ١٧٦ ٪ ومع ذلك فقد زاد الاستهلاك من ١٠٠ ٪إلى ١٦٨,٥ ٪ أى أن ذلك قد حقق فائض اقتصادي يعادل ٧,٥ ٪ في الدخل القومي[١] .

ومع ذلك فإن خطوط السكك الحديدية ووسائل نقلها قد فقدت مزاياها وفوائدها في الدول النامية لانخفاض أجور خدماتها نظراً لعدم توافر الطرق البرية الممتدة لعمل خطوط موازية بالقدر الكافي الذي يحقق منافسة قوية Competition.

وعلى الرغم من ذلك إلا أن التقدم في خطوط سكك الحديد تجعل من تلك الوسيلة غاية ووسيلة ، فوسائل نقل البضائع بالقطارات تكون أسهل وأيسر بالإضافة إلى أن شحن البضائع بالقطارات الخاصة بالبضاعة يأخذ خيراً كبيراً يفوق حيز النقل أو يفوق الطاقة التحميلية بالسيارات ، علاوة على توافر عنصر الأمانة ، واحتمالية الوصول إلى محطة المقصد بدون مشاكل في القطارات ، إلا أن ذلك يحتاج إلى خطط قوية ومستهدفة في قطارات السكك الحديد وربطها بالتقدم

---

(١) د. حماده فريد منصور ، مرجع سابق ص ١٢٤

والتكنولوجيا ولاشك أن ذلك يعتبر الوسيلة الوحيدة لتطور وسائل النقل بالقطارات ، وعلى الرغم من أن هناك اعتقاداً راسخاً يضعف مرفق السكك الحديدية في أوروبا خاصة في مجال نقل البضائع إلا أن الاستثمارات قد أثبتت عكس ذلك فقد جاءت دول السوق الأوروبية المشتركة بالمركز الأول بمعدل استخدام للسكك الحديدية ٩,٣ ٪ في حين جاءت بريطانيا الأخرى بمعدل استخدام ٩ ٪ وهو ما يؤكد ضرورة القيام بتلك الخطوط ذات الأهمية القصوى في سوق النقل[1] .

صيانة وسائل النقل البري :

تعتبر صيانة الأصل الرأسمالي من أهم العناصر التي يعتمد عليها المشروع في تحقيق أقصى إنتاجية ممكنة ، إن الصيانة المستمرة في مواعيد محددة ومناسبة تعتبر الموتور الحقيقي لزيادة حركة الإنتاج ، إنه وفي بعض الأحوال تقوم المنشأة بعمل إصلاحات للأصل الرأسمالي في مواعيد غير محددة سلفاً ، كما أن تلك الإصلاحات قد تكون في غير مواعيدها المحددة سلفاً ، فيعطل الأصل الرأسمالي أو الآلة ، أو وسيلة النقل فتقل الإيرادات ولاشك أن صيانة وسيلة النقل في مواعيد محددة تقي وسيلة النقل من التعطل المفاجئ الذي قد يحدث ويعطل عملية

(1) Law, D. " The Transport and distribution Manger's guide to 1992 , Koganpage 1989 P. 47 etc.

الإنتاج وخصوصاً أن عملية الإنتاج تكون خارج نطاق المشروع وبالتالي تكون درجة الخسارة أكبر ، لأن عملية الإنتاج طالما كانت في نطاق المشروع تكون السيطرة عليها أكبر ، أما إذا كانت عملية الإنتاج خارج نطاق المشروع فإن تعطلها فجأة يصبح معها الخسارة أكبر ، وقد يوجد في هذه اللحظة زيادة في حجم الطلب على وسيلة النقل هذه .

كما يجب عمل دراسات دقيقة لعملية الفحص والصيانة لوسيلة النقل من خلال إدارة رشيدة ، مما يؤدي إلى تقليل العطل الفني غير متوقع ، ولاشك أن ذلك يجبر المشروع على إجراء الصيانة في مواعيد غير مناسبة قد تكون غير موازية لارتفاع حجم الطلب وبالتالي يزيد معدل الخسارة .

ولاشك أن برنامج الصيانة لوسائل النقل وللأصل الرأسمالي بصفة عامة يحقق أكثر من فائدة ، وبالتالي يجب وضع في الاعتبار الصيانة الوقائية مثل الصيانة العلاجية ، فالصيانة الوقائية تحقق تفادي وقوع الخطر وبالتالي يستمر الأصل أو الآلة أو وسيلة النقل كما هى فترة أكبر كما ان الوقاية العلاجية تقي مشكلة انتظار عدد كبير من السيارات التي تنتظر دورها في العلاج والصيانة بحجة أن هناك سيارات تعمل وخطوط ليست شاغرة ، وعلى ذلك فإن الوقاية بالصيانة

تحقق فائدة كبيرة منها عدم حدوث خلل مستقبلي ، ومن ناحية أخرى علاج الخلل قبل استعماله ومن ناحية أخرى فإن الصيانة الوقائية تحافظ على زيادة العمر الافتراضي للأصل الرأسمالي أو وسيلة النقل ، وبالتالي يعتبر قسط الإهلاك أكثر ربحية يعطي الفرصة في الحصول على أصل رأسمالي جديد بالإضافة إلى قيمة الخردة التي قد تحقق معدل أكبر في الربحية عما لو كانت خردة متهالكة .

أما الصيانة العلاجية فربما تكون في أوقات مناسبة حيث أن العلاج يكون نتيجة اعتلال الأصل الرأسمالي ، ولما كان الأصل في ذاك الوقت معتل ، لذا فإن عمله يكون في أسوأ حالاته وبالتالي فإن حجم الطلب عليه يكون أقل أو يقل حجم الطلب عليه ، لذا فإن عند سحب هذه الآلة أو وسيلة النقل من العمل فلن تحقق خسارة كبيرة لأن عودته مرة أخرى ستكون بعد فترة ليست بوجيزة لأنه يتم في هذه الحالة فك أجزاء كثيرة من الآلة وإصلاحها وإعادة تركيبها ، وقد تحتاج إلى تغيير أكثر من جزء أو جهاز ، أو قد تحتاج السيارة إلى عمرة كاملة ، ومما لاشك فيه أن تلك العمرة ستحتاج إلى زيادة معدل التكاليف ، فإذا لم تكن السيارة أصلاً قد حققت المطلوب من إيراداتها خلال الفترة

السابقة على عطلها فإن ذلك سيعد بمثابة خسارة أخرى لهذه الآلة المعطلة .

وجدير بالذكر أن هناك مواسم عمل للسيارات واللوريات وهناك فترات يكون الطلب عليها قليل ، لذا فإن الفحص chick الدوري يجب أن يكون خلال فترات دورة العمل لتلافي العطل أثناء تلك الفترة ، ويكون العلاج سواء كان وقائياً أو عضوياً أثناء انخفاض حجم الطلب .

أما من جهة إجراء عملية الصيانة فإنه من الملاحظ تواجد ورش لعملية الصيانة الداخلية لأن تلك الصيانة لا تحتاج فنيين أو خبراء خارجيين ، أما الصيانة الجسيمة أو التي تحتاج إلى خبراء فإنه من المتبع يكون هناك ورش خارجية تقوم بعملية الصيانة العلاجية ، تلك التي تحتاج عملية فك وتركيب ، وقد يكون هناك بعض الورش الخارجية الاحتياطية على الطرق المؤدية للتسيير من أجل عمل علاج وصيانة سريعة عدم توقف السيارة أثناء فترة قيامها بالطاقة التحميلية أو الإنتاج التشغيلي ، كما قد يساهم أكثر من متعهد نقل على الطرق الرئيسية للمساهمة في إنشاء مراكز صيانة في النقاط الهامة

علـى الطـرق الرئيـسية ، كـذا تـشغيل دوريـات مـن عربـات الـصيانة السريعة [١] .

كما أنه ومن الأشياء الواجب إتباعها تـوفير إمكانيـات تحديـد حالة وسيلة النقل من حيث مدى فاعليتها للعمل خلال فترة ترفيهيـة معينة تكون السيارة خلالها لا تتعرض لأى توقف مفاجئ ، وبالتـالي يتم فحصها دورياً ، لذا فمن الـضروري تـوافر تلـك الإمكانيـات الـتي تتمثل في أجهزة فحص وضبط الكتروني تقوم بهذه المهمة الحـساسة ، ولعـل ارتفـاع معـدل تكنولوجيـا الـسيارات أعطـت الفرصـة للعلمـاء والفنيين في زيادة دراسـاتهم العلميـة مـن أجـل كـشف التلفيـات غـير الظاهرة وعلاجها من خـلال برنـامج علمـي وفقاً لظـروف التـشغيل ، فعلى سبيل المثال هناك بعض الفنيين والمهندسين الجـدد يتجهـون إلى إجراء فحوص وتحليلات علمية من أجل اكتشاف العطل قبل وقوعـه ، فنرى مثلاً أن حرق عينات من زيت المحرك تحـت درجـة عاليـة مـن الحرارة يعطي شوائب وبتحليل تلك الشوائب يمكن التوصل إلى أجـزاء المحرك التي في طريقها إلى التلف .

---

(١) د. سعد عشماوي - مرجع سابق ص ١٥٤ وما بعدها .

وجدير بالذكر أن عملية الصيانة لا تتجه نحو القوى الآلية فقط ، بل تمتد أفقياً إلى القوى البشرية ، لأن صيانة الآلات والمعدات شئ مطلوب ، كما أن العلاج والكشف الدوري على العاملين لقطاع النقل شئ ضروري ومهم ، من أجل تلافي أى عطل بشري يؤدي إلى العطل الفني ، وضرورة ملاحظة الحالة النفسية للسائقين ، ومنعهم من تعاطي المخدرات والخمر ، وقد أدت التكنولوجيا الجديدة إلى اختراع أجهزة تعمل وتوضع داخل الموتور تتوقف فجأة في حالة تناول السائق أى مكيفات أو خمور ، لحماية المواطنين وحماية السائق نفسه من الوقوع في خطر الحوادث أثناء القيادة .

إن صيانة الأصل الرأسمالي في حد ذاته عنصراً هاماً من عناصر المحافظة على عملية الإنتاج ، كما أن الصيانة الدورية تطيل من عمر الأصل الرأسمالي ، والكشف الدوري على الآلة تعطي للسائق الخبرة ومعرفة العيوب التي قد تتعرض لها الآلة أو السيارة فيقوم بعلاجها في الأماكن التي قد لا تتواجد فيها مراكز صيانة ، وبالتالي يتفادى وقوع خسارة أكبر أثناء عملية التشغيل وزيادة الطلب .

الفصل الثالث
النقل بالسكك الحديدية

الفصل الثالث

النقل بالسكك الحديدية

Railways Transport

تقديم :

على الرغم من أن قطاع السكك الحديدية كان من أهم القطاعات الصناعية في الدولة منذ ثلاثينات القرن الماضي ، وأخذ تطوراً وعناية في فترة السبعينيات ، إلا أننا نجد أن هذا القطاع قد تدهورت هياكله بصورة لا يمكن تصورها ، فالقطارات أصبحت عاجزة عن الخدمة ، والمحطات والتحويلات أصبحت سبباً رئيسياً في حدوث كثيراً من الكوارث ، ولاشك أن ما حدث لهذا القطاع لم يكن من فراغ بعد أن أهملت مرافقه بصورة مباشرة منذ ظهور المنافسة القوية له من قبل السيارات والأتوبيسات المكيفة ذات الأسعار المنخفضة إذا ما قارناها بأسعار القطارات الحالية ، الأمر الذي أدى إلى خفض حجم الطلب على قطارات السكة الحديد ، وعلى الرغم من خصائص السكك الحديدية نفسها تؤكد أن معدل التكاليف الثابتة تؤدي ثمارها السلبية على تأخر وانخفاض حجم الطلب إلا أن الأمر يحتاج إلى ثورة وتخطيط ودستور يوضع به كافة عناصر الإصلاح لهذا القطاع الغاية في الأهمية .

ومن خلال هذا الفصل نقوم بشرح بعض عناصر وسيلة النقل بالسكة الحديد وذلك على النحو التالي :

المبحث الأول : معرفة تطور وسائل النقل وحم الطلب على مرفق السكك الحديدية .

المبحث الثاني : تحديد حجم العرض بمرفق السكك الحديدية .

المبحث الثالث : تحليل حجم الطلب .

المبحث الرابع : خصائص النقل بالسكك الحديدية .

المبحث الخامس : مقارنة بين تكاليف النقل بالقطارات والتكاليف الأخرى .

المبحث الأول

تطور وسائل النقل بالقطارات ومعدل الطلب عليها

على الرغم من أن الطبيعيين قد ذهبوا إلى أن الأرض هى هبة الطبيعة كذا فإن الريع أيضاً من كرم الطبيعة ، إلا أن ريكاردو على الرغم من أنه اتفق معهم على أن القطاع الزراعي هو القطاع المنتج في المجتمع إلا أنه اختلف من حيث الريع ، فقد اتجه وأكد على أن الريع جاء نتيجة تآلف عوامل رأس مال والعمل ، وإذا نظرنا إلى تطور نقل السكك الحديد فسنجد أنها أحد العوامل التي ساعدت على إلقاء ظلال الشك على الركن الأساسي في نظرية ريكاردو وهى التي تقول أنه وفقاً لاختلاف خصوبة الأرض الزراعية فإن الريع يأتي نتيجة تباين إنتاجية الأراضي فكيف يحدث ذلك ؟ [1] .

نقول أن ريكاردو وكذا اعتماد نظرية الريع على الندرة والخصوبة والتي معناها كلما كانت الأرض قادرة على الإنتاجية كلما كان ذلك بمثابة زيادة في معدل الريع ، إلا أن ذلك ليس على إطلاقه وفقاً لمعيار السكك الحديدية ، فنجد أنه وعند زيادة شبكات السكك الحديدية ، فإن ذلك يكون بمثابة ارتفاع معدل ريع الأراضي الواقعة

---

(١) انظر د. حماده فريد منصور ـ اقتصاديات النقل ـ مرجع سابق ص ١٦ وما بعدها .

على هذه الخطوط وهذا هو ما حدث في الولايات المتحدة الأمريكية ، فعندما تم مد خطوط السكك الحديدية في غرب الولايات المتحدة ، فقد أدى ذلك إلى ارتفاع معدل الريع للأراضي الواقعة غرب الولايات المتحدة الأمريكية ، وزادت ريعها عن تلك الأراضي الواقعة في منطقة شرق الولايات المتحدة الأمريكية ، أى أن نظرية مد خطوط النقل حول الأراضي الزراعية أثبتت فشل نظرية ريكاردو ، وأدت إلى زيادة معدل الريع في المناطق التي تم مد السكك الحديدية إليها حتى ولو كانت أقل خصوبة .

ويجب أن ننوه هنا أن تطور الخدمة مرتبط ارتباطاً كبيراً بتطور التكلفة ، فمما لاشك فيه أن تطور نوعية الخدمة مع ارتفاع تعريفها يؤدي إلى التقليل من ردود الفعل العنيفة للأفراد المنتفعين بالخدمة ، وبالتالي إذا زادت تكلفة الخدمة فإن رد الفعل يكون أقل عما إذا زادت التكلفة مع بقاء نوعية الخدمة كما هى بدون تطور ، فإذا تعاقدت السكة الحديد على عربات جديدة ونزلت هذه العربات ساحة الخدمة واتجهت الهيئة إلى زيادة التعريفة فإن ذلك سيكون بمثابة عدم اعتراض قوى على ذلك نظراً لاختلاف نوعية الخدمة ، كما أن الأفراد لن يقوموا بتغيير دوافعهم وطلبهم على نوعية أخرى

من وسـائل النقـل ، خلاصـة الأمـر أن التطـور الـدائم مـع اخـتلاف في التعريفة لا يؤثر على درجة رغبات الأفراد ولا على معدل الطلب علـى خدمة معينة دون الأخرى ، إلا إذا اقترن ذلك بالإهمـال وعـدم تلبيـة رغباتـهم .

ولاشك أن الطلـب علـى وسـائل النقـل بالـسكك الحديديـة كـان مرتفعاً جداً بل كان يعتبر الوسيلة الوحيـدة في فـترة الثلاثينـات ، إلا أنه وبعد انتشار سيارات النقل والسيارات الخاصة فقد انخفض معـدل الطلب على وسائل النقل بالقطارات نظراً لوجود البـديل وهـو الـسيارة علاوة على أن النقل بالسيارة وخاصـة نقـل الأشـخاص تمتـاز بالراحـة والسرعة ، وبالتالي فإنه وعلى الرغم من تطور صناعة القطارات إلا أنه ما زالت ليست على المستوى المطلوب ، الأمر الـذي أدى إلى اسـتمرارية انخفاض الطلب عليهـا ، بالإضـافة إلى أن نوعيـة الانتقـال نفـسها قـد تطورت إلى الحد الذي جعل النقل بالقطارات يفقد رونقه ، فمع ارتفاع الطلب على السياحة زادت القرى السياحية في مناطق غير ممتـدة علـى طرق القطارات كشرم الشيخ وسيناء بصفة عامة ، أو الـساحل الـشمالي وبالتالي تحولت السيارات العامة والخاصة إلى استخدام وتلبية الطلـب السياحي على هذه المناطق وبـذلك قـل إيـرادات الـسكك الحديديـة مـع

زيادة معدل السكان نظراً لانخفاض معدل الطلب ، على الرغم من زيادة معدل الرحلات واختلاف نوعيتها ، بينما نجد على الصعيد الآخر أن هناك عوامل أخرى لا تقل أهمية عن نوعية الخدمة وتعريفة الركوب تؤثر تأثيراً كبيراً على حجم تطور السكك الحديدية وبالتالي حجم الطلب على القطارات ، فالتقلبات الاقتصادية في الدولة تؤثر تأثيراً مباشراً على حجم الطلب على النقل بصورة عامة وعلى القطارات بصفة خاصة ، ففي حالة الكساد الاقتصادي يزداد معدل البطالة ، وبالتالي يقل الطلب على السفر الذي يؤدي إلى انخفاض معدل الطلب على وسائل النقل وفي حالة الانتعاش الاقتصادي يقل معدل البطالة ويرتفع مستوى المعيشة ويزداد الطلب على وسائل النقل وهكذا ..

وإذا نظرنا إلى معدل المرونة على وسائل النقل بالقطارات فنجد أنها ترتبط بارتفاع مستوى المعيشة فيرتفع معدل المرونة على القطارات في حالة استخدام السيارات الخاصة وبالتالي يقارن المستخدم بين وسيلة النقل بالقطارات وبين استخدام السيارات فيزيد الطلب على القطار إذا كانت التكلفة أقل ودرجة الاستمتاع أكبر ، والعكس صحيح ولما كانت مستوى الخدمة في القطارات ليست على المستوى المطلوب بالنسبة لمرتفعي الدخل ، لذا فإن الطلب على النقل بالقطارات

يـصبح مرنـاً مرونـة مطلقـة ، في حـين الطلـب علـى الـسيارات كـذا الـسيارات الخاصـة يـصبح جامـد المرونـة لأن الإنفـاق علـى الـسيارات الخاصة من مرتفعي الدخل ، وبالتالي يفضلون الأحسن خدمة مهما ارتفعت تكاليفها ، أى أن الطلب على الـسيارات يـصبح جامـد المرونـة والطلب على القطارات أصبح مرناً مرونـة مطلقـة ، فمع أقل زيـادة في التعريفة يقل الطلب نظراً لوجود البديل الأرخص والأكثر رفاهية بـين المحافظات ، حتى الأتوبيس العام فهو على درجة عالية من الرفاهية مع الاختلاف في تعريفة القطارات مما يزيد مـن معـدل مرونـة الـسفر بالقطارات trains .

المبحث الثاني

تحديد حجم العرض بمرفق السكك الحديدية

هناك بعض العوامل التي يتحدد بها عرض وسائل النقل بصفة عامة تلك التي تتبلور في سعر الخدمة ، وتكاليف أسعار الخدمات ، والفن الإنتاجي ، وعلى الرغم من ذلك فإن عرض خدمات السكك الحديد تمتاز بعناصر وخصائص تشترك فيها جميع وسائل النقل تلك الخصائص أهمها :

١ـ عدم إمكانية التخزين . ٢ـ عنصر الربحية .

٣ـ الاستقلالية . ٤ـ ضرورة الإنجاز وتكرارها .

٥ـ المقـــــدرة .

١ـ عدم إمكانية التخزين :

أولاً تقاس وحدات النقل بصفة عامة بمقياس الراكب / مقعد أو مقياس الراكب / كم ، وفي مجال نقل البضائع تقاس بمقياس طن / كيلو متر أو طن / ميل .

وجدير بالذكر فإن إنتاج وحدات النقل تتم في الطريق حيث تستهلك فور إنتاجها أى استهلاك وحدات الإنتاج فور إنتاجها ، ويترتب على هذا الاتجاه عدم إمكانية تخزينها ، وعليه لا تحتاج خدمات النقل إلى مخازن يتم تخزين فيها المنتجات الفائضة عن

الاستهلاك ، كما يتأتى عن هذه الخاصية أنـه لا يمكـن بيـع وحـدات الإنتاج إلا وهى في طريقهـا للاستـهلاك ، حيـث أن المستفيدين بهـذه الخدمة لا يمكن محاصرة ركوبهم في الأماكن الشاغرة ، ولكن يتم ذلـك أثناء حركة التشغيل على الطريق ، ممـا يـؤدي إلى أن الطاقـة الفائـضة دائماً منتظرة كما لا يمكن أن نتجنب الركوب وبالتـالي طاقـة لا يمكـن تجنبها وهى تلك الطاقة المتولدة عن ظاهرة عدم التخـزين ، أى مـا دام الطاقة الفائضة لا يمكن تخزينها ، لذا فإنه لا يمكن تجنبهـا ، وعلـى ذلك فإن جميع المقاعـد الـشاغرة وعربـات البـضائع ذات الـشحنة غـير الكاملة تصبح طاقة ضائعة إلى الأبد والتي تعتبر في نفس الوقت مـوارد ضائعة ، ومن ثم فلابد من تعويضها في عمليـة اسـتخدام وسـائل النقـل بالطاقة الاستيعابية لتعويض هذه الطاقة الفائضة .

٢ـ السرعـــــــة :

لاشك أن السرعة تؤدي إلى أكثر من فائدة ، فمـن ناحيـة تـؤدي إلى اقتصار الوقت وبالتالي تـوفير الوقـت المخـصص للوصـول إلى المقعـد لمحاولة تكـرار الرحلـة في أقـل مـن الوقـت المخـصص لهـا في الفرصـة اللاحقة أى بالمفهوم الاقتـصادي بأنهـا تـؤدي إلى زيـادة عـرض خدمـة النقل أى بدلاً من عرضها مرة ، يـتم عرضـها أكثـر مـن مـرة لتعـويض فارق الوقت .

وفي وسيلة السكة الحديد فإن عامل السرعة يظهر في عربات البضاعة ، وتتم المقارنة فيما إذا كانت عربات البضاعة ملحقة في قطار ركاب أو كان القطار كله يتضمن عربات بضاعة ، فإذا كانت العربة ملحقة بقطار ركاب فإن عملية الشحن والتفريغ يؤدي إلى تقليل عامل السرعة فمحطات الركاب ستتعطل عند وصول الشحنة ، أما إذا كانت البضاعة في قطار بضاعة بالكامل فإن عامل السرعة هنا ستظهر بصورة واضحة حيث سيقوم القطار من محطة الشحن إلى محطة الوصول في الوقت المخصص لها بدون توقف .

٣ـ الاستقلالية :

لاشك أن وسيلة النقل بالسكة الحديد تمتاز ببعض السمات التي لا تكون متواجدة في وسائل أخرى وخاصة في طريقة تشغيلها فنجد أنه بالنسبة للقطارات فإن لها طابع خاص في طريقة العمل أى استقلاليتها في شبكة مستقلة لا يعمل عليها سواها ، أى أن لها استقلالية في طريقة العمل ، كما أنها لا تتعرض لبعض العناصر التي تعرقل وسائل النقل الأخرى مثل الأمطار وسوء الحالة الجوية ، فالقطار لا يتوقف لسوء الحالة الجوية أو الأمطار أو الضباب كما في وسائل النقل البرية والبحرية والجوية .

كما أن وسيلة النقل بالسكة الحديد لا تتعرض لمشكلة الاردحام على الطريق الأمر الذي يؤدي بالنسبة لشبكة النقل البري إلى التعطيل وضياع الوقت وبالتالي زيادة معدل التكلفة لأنه كلما كانت وسيلة النقل بطيئة كلما كان ذلك بمثابة ضياع الفرصة البديلة التي تتأتى في الحصول على وسيلة نقل أسرع وبالتالي توفير في التكلفة . ومن ناحية أخرى فإن الازدحام يؤدي إلى تراكم وسائل النقل في الطريق مما يؤدي إلى زيادة الإعاقة وهى ما تسمى معامل السرعة / التدفق . أى أن هناك ارتباط بين عامل السرعة والتدفق . أى كلما كانت السرعة بطيئة كلما كان ذلك بمثابة تدفق عدد أكبر من السيارات وبالتالي يحدث إعاقة للطريق أكثر وأما بالنسبة لعاملي السرعة / التكلفة ، فتتمثل في وجود ارتباط بين عاملي السرعة والتكلفة ، أى أنه كلما كانت السرعة بطيئة كلما كان ذلك بمثابة ضياع فرصة بديلة . وضياع طاقة تحميلية كان يمكن أن تصل إلى المقصد لو لم يكن هناك ازدحام وبالتالي بطء في الحركة ووصول إلى المقصد بعد الوقت المخصص .

٥ـ ضرورة الإنجاز وتكرار الخدمة :

مما لاشك فيه أن معنى الإنجاز . أن وسيلة النقل تقوم بإنجاز خدمة النقل بكافة اتجاهاتها أى أن تتجه وسيلة النقل بالقيام بتوصيل

الراكب أو البضاعة من مكان العمل إلى مكان السكن أو نقل البضاعة من مكان الإنتاج إلى مكان الاستهلاك .

ولاشك أننا إذا نظرنا إلى وسيلة النقل البري فسنجد أن وسيلة النقل بالسيارات وسيلة ذو خاصية انجازية كاملة ، حيث تستطيع أن تقوم بهذه المهمة بكل نجاح ، أما وسيلة النقل الجوي فغالباً ما تكون بعيدة عن المدن الرئيسية ، وبعيدة عن الأسواق التجارية ، وكذا وسيلة النقل البحري فلها خط عمودي هو البحر الذي لا يستطيع الحياد عنه .

وتقع وسيلة النقل بالسكك الحديد موقع الوسط أى أنها تستطيع إلى حد ما أن تقوم بالرحلة إلى أقرب مكان سواء من مكان الإنتاج إلى مكان الاستهلاك . أو من مكان العمل إلى مكان السكن لأن محطات السكك الحديد فدائماً تحاول الدولة أن تخطها في وسط البلد ، وقريبة من أماكن العمل بقدر الإمكان وهو ما يضفي عليها طبقة الوسطية بالنسبة لعامل الإنجاز .

أما التكرار فنقصد به كيفية تكرار مرات الرحلة كل يوم ، فكلما كان هناك تكرار ، كلما كان هناك عرضاً أكبر لوسيلة النقل . ولاشك أن الطائرات تعتبر أكبر وسيلة للتكرار من حيث السرعة وعدم

وجود عوائق طريق ، والسيارات هى أقل الوسائل من حيث تكرار الخدمة نظراً لإعاقات الطريق التي تكلمنا عنها ، أما خطوط السكك الحديدية فسنجد أنها أيضاً تقع موقع الوسط ، فنجد أن لها خط حديد واحد تسير عليه إلا أن هذه الخطوط غالباً ما تتعرض لوقوف متكرر نظراً لغلق المزلقانات أو وجود حادث طريق يؤدي إلى تعطيل الخدمة على خطوط القطارات ، إلا أن المسئولية القانونية للقطار تقل إلى حد ما ، حيث أن المسئولية في الحوادث لا تقع على الأشخاص ، في حين تقع المسئولية فقط على محولي القضبان أما السائق فتقل إلى حد ما مسئوليته إلا في حالات نادرة .

المبحث الثالث

تكاليف النقل بالسكك الحديدية

ينطلق هنا المقصود بتكاليف النقل من cost of transport المقصود بالتكاليف بصورة عامة في عالم الاقتصاد فهي ثمن الموارد المستخدمة في المنتج النهائي أى ثمن الموارد الأولية وثمن العمالة وثمن السلع الوسيطة وتكلفة رأس المال الثابت ، بمعنى أن الاقتصادي عندما يتجه نحو تحديد سعر التكلفة لابد أن ينظر إلى محور الفرصة البديلة أى تخصيص الموارد من أجل الحصول على أعلى سعر .

ولما كنا بصدد الكلام عن تكاليف النقل بالسكك الحديدية ، فلابد أن نجري نقاشاً حول هذا المفهوم ، فمن أين تندرج الدراسة ، أولاً لابد أن نفهم أن ارتفاع تكاليف النقل تؤثر تأثيراً مباشراً على ثمن المنتج product وبالتالي فارتفاع تكاليف النقل بصورة عامة من الأسباب الرئيسية لتوطن الصناعات في أماكن الخام والعمالة ، كما أن أسعار النقل تتدخل في نظرية الإنتاج والتوزيع تلك العناصر التي تعتبر العصب الحقيقي للعملية الاقتصادية .

فعند الإنتاج production تقوم وسائل النقل بالسكك الحديد بنقل المواد الأولية والعمالة إلى مواقع الإنتاج ، فإذا كانت أسعار النقل

مرتفعة ، فمما لاشك فيه أن ذلك سيؤثر على أسعار المنتجات النهائية final products ، وفي حالـة التوزيـع distribution فـإن وسـائل النقل ومن ضمنها السكك الحديدية تقوم بنقل المنتج النهائي إلى أمـاكن الاستهلاك consumption ، لاشـك أن تكلفـة المنـتج النهـائي تـؤثر على أسعار البيع وأسعار التـصدير ، لـذا فـإن هـذه المنظومـة مترابطـة بحيث لا يمكن أن تنفصل تكاليف النقل عن النظرية الاقتصادية .

ومن خلال هذا الجزء نقوم بدراسة التكاليف التي تندرج ضـمن إنتاجية السكك الحديد وأنواعها ، فلاشك أن هنـاك تكـاليف ثابتـة ، وتكــاليف مـتغيرة ، نحــاول بقـدر الإمكــان شـرحها والوصـول إلى نتائجها .

التكاليف الثابتة fixed costs :

سبق التنويه في مناهج سابقة ، على أن التكـاليف الثابتـة غـير مرتبطـة بحركـة الإنتـاج ، أى لا تزيـد ولا تـنخفض في حالـة زيـادة الإنتاج أو انخفاضه فهى تكاليف نسبية بعيـدة كـل البعـد عـن حركـة الإنتاج ، إلا أن التكاليف الثابتة قـد تـنخفض في حالـة ارتفـاع معـدل الإنتـاج بـصورة كـبيرة لأن المـدفوع منهـا سينخفض قيمتـه الحقيقيـة بالنسبة لارتفاع معـدل الأربـاح والتكـاليف الثابتـة في حركـة الـسكك الحديدية تتضمن أقساط الإهلاك للمباني والآلات والمعدات الـتي لـيس

لها صلة بالإنتاج وضرائب الميكنة واستهلاك دين الهيئة (سداد قيمة الديون) عقود الإيجار ، الفائدة على السندات ، والصيانة الدورية للآلات التي ليس لها صلة بحركة الإنتاج كذا الرواتب والأجور والتي ليس لها علاقة بحجم الإنتاج تلك الأجور التي تدفع للموظفين بصرف النظر عن تحقيق أرباح أو خسائر) .

التكاليف المتغيرة variable costs :

هى تلك التكاليف التي ترتبط ارتباطاً وثيقاً بحركة الإنتاج وبالتالي تزيد إذا زاد الإنتاج وزادت حركة النقل ، وتنخفض إذا انخفضت حركة الإنتاج أو توقفت بعض عناصر الحركة داخل العمل والتكاليف المتغيرة تتركب صعوبتها في حركة السكك الحديدية نظراً لعدم تجانس بعض عناصر الإنتاج ، فيوجد مثلاً منتجات متغيرة في حركة السكك الحديدية Multipraducts أى أن هناك خدمة ممتازة ، وخدمة عادية ، ولذلك تختلف التكاليف المتغيرة على أثر تغير تكاليف هذه الخدمات ، كما نجد أن هناك أصول إنتاجية ذات أعمار مختلفة ، وبالتالي تختلف التكاليف التي تتكبدها الهيئة على أثر تقدير عمر كل أصل من الأصول ، ويدق الخلاف بخصوص التكاليف التي يمكن تجنبها ، وهل هى ضمن التكاليف الثابتة أو ضمن التكاليف المتغيرة ، والتكاليف التي يمكن تجنبها هى تلك

التكاليف[1] التي يمكن تجنبها على أثر اكتشاف تحقيق فوائد في حالة تجنبها وتحقيق خسائر في حالة استخدامها ، والتكاليف التي يمكن تجنبها في حالة عدم إنتاجها وبالتالي في هذه الحالة تكون لها صلة بالتكاليف المتغيرة ، فإذا قامت الهيئة بسحب عربة من عربات القطارات ، فإن ذلك يكون بمثابة توفير أو تحقيق وفورات تكاليف تشغيلها من عمالة ووقود ، وإذا حدث وأوقفت الهيئة خطاً حديدياً معيناً يكون حجم الطلب عليه ضئيل ، فإن ذلك يكون مقابل عدم تحقيق خسائر وبالمقابل الاستفادة من وفورات تشغيل الخط ، إلا أن ذلك ليس على إطلاقه فليس بلازم أن تكون تلك التكاليف تابعة للتكاليف المتغيرة ، فهناك تكاليف صيانة الأصل الرأسمالي ، وهذه الصيانة تكون نوعين، صيانة دورية خاصة بصيانة الأصل دورياً سواء توقف الأصل أم لم يتوقف ، ولاشك أن تلك التكاليف تكون تابعة للتكاليف الثابتة وليس التكاليف المتغيرة . وعلى الجانب الآخر هناك تكاليف صيانة الأصل أثناء التشغيل ، وهذه تكون تابعة للتكاليف المتغيرة ، ومن ناحية أخرى يوجد قسط إهلاك الأصل بمرور العمر الافتراضي وهذه تكون ناتجة عن عدم قيام الصيانة الدورية

(1) Button, K. J, & Pitfield, international railway Economic 1934 P 13 etc

وبالتالي تخص التكاليف الثابتة ، وقسط إهلاك الأصل أثناء التشغيل أى نتيجة الإهلاك المادي التشغيلي وهذه تكون خاضعة للتكاليف المتغيرة ، وأيا كان فمن الملاحظ أن التكاليف الثابتة في السكك الحديدية أكبر من التكاليف المتغيرة ذلك في الفترة القصيرة ، أى تلك الفترة التي لا يكون هناك تغيراً في حجم الأصول ، لأن معنى أن هناك تغيير في حجم الأصول تكون الهيئة ستقوم بتغيير الخطوط أيضاً لأن القطارات الحديثة تكون سريعة ، وبالتالي فإن الخطوط الموجودة تكون قديمة وغير قادرة على تحمل سرعة القطارات الجديدة ، أما في حالة عدم تغير الأصول فإن الأصول القديمة تكون تكاليفها الثابتة أكبر نظراً لثبات الإنتاجية وبالتالي يكون حجم التكاليف الثابتة أكبر من التكاليف المتغيرة ، لأن القيمة الحقيقية للتكاليف الثابتة ستزيد على أثر ضعف الإنتاجية وعلى الرغم أن البعض يغالي في معدل التكاليف الثابتة إلا أنها ومن الطبيعي أن تكون أقل من التكاليف المتغيرة[1] .

---

(1) Harper, The Transportation in Amerca 1978 P. 206 etc

المبحث الرابع
خصائص النقل بالسكك الحديدية

تتعدد خصائص التكاليف في وسائل النقل وتؤثر تلك الخصائص على مرونة عرض هذه الوسائل ، إلا أن تكاليف نقل القطارات تتميز دون غيرها بخصائص قد لا تشترك معها وسائل أخرى ، وذلك على النحو التالي :

١ـ تحميل الهيئة كل تكاليف التأسيس :

بالنسبة لتكاليف تأسيس أى وسيلة نقل ، نجد أننا أمام نوعين من التكاليف ، إما أن تكاليف ثابتة ، أو أن تكاليف متغيرة ، وتتضمن التكاليف الثابتة ، كل الأصول وتكاليفها ، والأصول هنا يقصد بها الآلات والمعدات والبنية الأساسية ، ولما كانت معظم خطوط النقل ، والتي تمثل أحد عناصر البنية التحتية infrastructure لوسائل النقل ، أما أن تكون هبة من الله كالنقل البري الذي تقوم الدولة بتجهيز طرقه بتجهيزه وتشغيله ووضع إشاراته وبناء أرصفته ، أو النقل البحري الذي يستخدم الأنهار والبحار والتي من خلق الله سبحانه وتعالى ، أو النقل الجوي الذي تقوم الدولة بتجهيز مطاراته وموانيه ، إلا أننا إذا ما اتجهنا إلى النقل بالقطارات ، سنجد أن هيئة السكك الحديدية هى التي تقوم ببناء الجسور الحديدية ، وصيانتها

وحمايتها وبناء المزلقانات وتحصينها ، وتلك الخاصية تنفرد بها هيئة السكك الحديدية دون غيرها من وسائل النقل .

٢- ارتفاع معدل التكاليف الثابتة :

وهذه الخاصية تنشأ عن الخاصية السابقة ، حيث أن تحميل الهيئة تجهيز خطوط السكك الحديدية يحملها تكاليف ثابتة تفوق التكاليف المتغيرة ، وهي عكس أي وسيلة نقل أخرى حيث أن معظم وسائل النقل الأخرى ، تكاليفها المتغيرة أكبر من تكاليفها الثابتة ، لأن هذه الأخيرة تنحصر في الأصول الآلية فقط دون البنية التحتية[1] .

٣- استثمارات كثيفة رأس المال Capital intensive :

مما لاشك فيه أن وسيلة النقل بالقطارات تحتاج إلى رؤوس أموال كبيرة جداً ، ولذلك قد يكون من المستحيل أن تجد شركة خاصة تتحمل تكاليف السكة الحديد ، فالآلات والمعدات والتي تستخدمها هيئة السكك الحديدية مرتفعة جداً ، وفي معظم الأحوال فإن الهيئة تقترض الأموال لتمويل مشروعات الهيئة نظراً لندرة الأموال في تلك المشروعات الكثيفة رأس المال ، ولما كانت تلك القروض تدفع عليها فوائد ، ترتفع كلما كانت مدة القروض أطول ، فإن الهيئة تجد نفسها

(1) Bowersox, & calabro, introduction to transportation 1981. P. 69 etc

أمام مشكلة غاية في الأهمية وهي لزاماً عليها استخدام القطارات الكهربائية والخطوط الحديدية ذات الطبيعة الثقيلة ، لإمكانية تحقيق أرباح أكثر تستطيع بها سد كل التكاليف التي تتحملها والتي معظمها تكاليف ثابتة تفوق التكاليف المتغيرة .

٤ـ عدم إمكانية الاستجابة للتغيرات في التكاليف :

من المفترض أن الطلب على النقل قد يزيد ، وقد ينخفض ، وفقاً لحاجات الناس واشباعاتهم اليومية ، وإذا حدث تغير في حجم الطلب على السكك الحديدية بالزيادة ، فمما لاشك فيه أن الهيئة لن تستطيع تلبية الزيادة في هذا الطلب نظراً لعجزها عن القيام بعمل الإصلاحات السريعة ، والقيام بتأسيس الطرق السريعة وشراء فوري لقطارات لارتفاع معدل تلك التكاليف ، وذلك عكس الطرق البرية ، التي إذا ما ارتفع حجم الطلب عليها فإنها يمكن أن تستجيب فوراً لهذه الزيادة ، ما هي إلا شراء مجموعة من السيارات لرفع حجم العرض تلبية لارتفاع حجم الطلب ، وعلى الجانب الآخر إذا ما انخفض حجم الطلب على النقل بالقطارات ، فإن هيئة السكك الحديدية لن تستطيع أن تقلل من حجم الخسارة التي تبلى بها نظراً لعدم إمكانياتها بتحويل نوعية النشاط مثلاً ، وتحمل خسارة ناتجة عن تناقص الإيرادات مع استمرار ارتفاع التكاليف الثابتة ، كما أن معدل دوران

رأس المال في الاستثمار في هيئة السكك الحديدية طويل الأجل وبالتالي فإن العائد على الاستثمار يكون بطيئاً إذا ما قارناه بمعدل العائد في استثمار وسائل النقل الأخرى ، وبالتالي تظل التكاليف الثابتة أكبر نظراً لضعف الإنتاجية وارتفاع معدل الأجور فتزيد التكاليف الثابتة التي لا تكون مرتبطة بحجم الإنتاج مثل الصيانة الدورية والأجور الغير مرتبطة بحجم الحركة .

٥- انخفاض معدل التكاليف الاجتماعية social costs :

من المعروف أن النقل البري يعاني من تكاليف اجتماعية كبيرة مثل تكاليف الازدحام التي قد تجعل السيارات تقف على الطريق بالساعات دون الوصول إلى المقصد ، الأمر الذي يكلف صاحب السيارة ضياع تكاليف الفرصة البديلة (الوقت) بالإضافة إلى تكاليف تلوث البيئة بالدخان والضوضاء التي تصاحب كافة وسائل النقل البري إلا أن السكك الحديدية تشترك مع وسائل النقل الجوي والبحري بالابتعاد عن تلك التكاليف أى أنها لا تتحمل أى تكاليف اجتماعية لابتعادها واستقلاليتها ببئية مستقلة وبعيدة عن كافة تلك التكاليف ، فخطوط السكك الحديدية بعيدة عن الطرق العامة ، وبالتالي فإنها لا تلتحم بحركة البشر ، ولا بانبعاث الأدخنة من السيارات ، ولاشك أن تلك

الخاصية تحقق لها وفورات وإن كانت ضعيفة إلا أنها وفورات تقلل إلى حد ما من ارتفاع التكاليف الثابتة[1] .

(1) Gwillion & Mackie " economics and Bublic palicy" 1975 , P. 98 etc

الفصل الرابع
النقل البحري

الفصل الرابع
النقل البحري
Sea transport

تقديم :

تطورت حركة النقل البحري بصورة كبيرة في الآونة الأخيرة وذلك بعد تطور حركة التجارة الدولية ، فلا يمكن لأحد أن يتصور وجود حركة تجارة دولية بدون تطور حركة النقل البحري ، حيث تعتمد التجارة الخارجية على أكثر من ٧٥ ٪ من حركة النقل البحري ، ولاشك أن ذلك أعطى بعداً كبيراً لدراسة حركة الملاحة البحرية ، ومن أجل استمرارية التطور لهذا القطاع الهام لحركة التجارة الخارجية ، ومن هنا كان لزاماً علينا أن نقوم بتحديد أهم العناصر التي يجب أن نتناولها في هذا الصدد ، ولاشك أن أولى هذه العناصر هي الهيكل المتحرك والذي يسيطر على حركة النقل البحري ألا وهى السفينة ، من حيث شرح كل جوانبها القانونية والفنية ، بالإضافة إلى أنواع السفن بصورة عامة . وذلك من خلال المباحث الآتية :

المبحث الأول : مفهوم السفينة وطبيعتها القانونية والعناصر القانونية الأخرى .

المبحث الثاني : أنواع السفن البحرية .

المبحث الأول
مفهوم السفينة وطبيعتها القانونية
والعناصر القانونية الأخرى

لم يتجه التقنيين البحري إلى تحديد دقيق لمفهوم السفينة ، وإن اتجه غالبية الفقه والقضاء نحو رأى مستقر عليه علماً أن السفينة هى المنشأة التي تتخصص في القيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتبار .. أو هى كل منشأة تعمل عادة أو تكون معده للعمل في الملاحة البحرية ولو لم يكن بهدف الربح[1] .

لذا أولاً لابد أن تكون منشأة مخصصة لأغراض النقل البحري وعلى ذلك فلابد أن يراعى في أسلوب بنائها أن تكون قادرة على تحمل المخاطر البحرية وعبور البحار والمحيطات ، أى أنها لابد أن تكون صفتها الأساسية عبور الأماكن البحرية بغرض التجارة الدولية ، ولم يذكر القانون أن تكون محددة بحجم معين أو طراز محدد ، هذا ولابد أن تكون مصممة من أجل أغراض بحرية، أى لابد أن يكون تصميمها يتضمن كل الصفات والمزايا التي من خلالها تفتدي بنفسها وبما تحمله من مخاطر البحار ، أما المنشآت التي تختص بالملاحة الداخلية والتي

(١) د. على البارودي ـ مبادئ القانون البحري ـ منشأة المعارف ، مرجع سابق ص ٢٩ وما بعدها .

تجوب أماكن في النيل والترع تلك التي يطلق عليها المراكب Bateaux ، هذه المراكب تخضع لأحكام القانون التجاري ولا تخضع لأحكام القانون البحري ، حيث أنها تكون خاضعة للتشريع التجاري في كافة أحوالها وكافة المسائل المتعلقة من حيث الحجز التنفيذي الذي يجري بالطرق المعتادة لحجز سائر المنقولات الأخرى[1] ، وتكون السفينة بهذا الوصف حتى ولو لم تكن قد قامت فعلاً بعملية الملاحة البحرية ، فهي تعد منشأة بحرية حتى ولو كانت في مرحلة بنائها ، حيث تخضع في ذاك الوقت لأحكام القانون البحري في حالات الرهن البحري والتأمين البحري ، وتظل السفينة لها نفس الصفة والكيان القانوني طالما قادرة على الإبحار ، أما إذا فقدت صفة الإبحار فقدت معها صفتها كسفينة ، لذا فإنه لا تعتبر الرافعات والأرصفة العائمة والصنادل ضمن الأوصاف التي تنطبق على السفينة .

وعلى ذلك فلابد أنه لكي توصف السفينة بهذا الوصف أن تكون صالحة للملاحة على وجه الاعتبار ، ومن ثم لا يعتبر المركب النهري ولو كان يقوم بالملاحة البحرية ضمن السفن لأن عمله يكون بصفة عرضية بين وقت وآخر ، نفس الشئ ينطبق على الطائرات المائية

---

(١) حكم تنفيذي لمحكمة كرموز في ٤ ديسمبر ١٩٣٤ ـ مجلة المحاماة س ١٧ ص ٣٣٧

hydravions فهي لا ينطبق عليها وضع السفينة ، رغم أنها صالحة للملاحة ، حيث أنها غير مخصصة للملاحة ولا تقوم بهذه الوظيفة على وجه الاعتبار ، وإذا عوملت المنشآت العائمة أثناء بنائها على أنها سفينة ثم خصصها مالكها بعد بنائها بغرض الملاحة الداخلية ، انخلع عنها صفة السفينة واعتبرت دائماً مركباً .

والسفينة تشمل ملحقاتها كالصواري والآلات وقوارب النجاة والرافعات وسائر ما يكون لازماً للملاحة أو استغلال السفينة ، ويسري على هذه الملحقات ، ما يسري على السفينة من بيع ورهن وإيجار ما لم ينص الاتفاق على خلاف ذلك .

لذا يثور النزاع حول وصف هذه الملحقات ، وهل تدخل ضمن أجرة السفينة أو ثمنها ، ومن المتفق عليه أن تلك الملحقات لا تدخل ضمن أجرة السفينة ، وإن كان يرى البعض أن الملحقات التي تكون لازمة لتشغيل السفينة هي فقط التي لا تدخل ضمن أجرة السفينة ، أما الملحقات التي تكون لازمة لاستغلالها استغلال شخصي كشباك الصيد ، لا تعد ضمن أجرة السفينة ، وإن كنا نرى أن تلك الملحقات ضمن أجرة السفينة فهي ضمن ملحقاتها الرئيسية وفقاً لوصفها ، فإذا كانت سفينة ليست معدة للصيد فإن تلك الشباك لا تدخل ضمن ملحقاتها ، أما إذا كانت هذه السفينة معدة لغرض محدد ، فإن

الملحقات التي تساعد على تحقيق هذا الغرض تعد من الملحقات الرئيسية للسفينة[1] .

الطبيعة القانونية للسفينة والعناصر القانونية الأخرى :

تنص المادة ٨٢ مدني على أن السفينة تعتبر من بين المنقولات ، فهى كذلك أولاً لأنه ينطبق عليها التعريف العام للمنقول ، حيث تنتقل من مكان لآخر دون أن تحدث بها تلف .

كما تؤكد المادة ٤ من التقنين البحري ، التي تتكلم عن حق التتبع على السفينة حيث تؤكد بأن السفينة مال منقول وتنص على أن السفينة التجارية والمراكب البحرية وإن كانت من المنقولات إلا أنه يبقى حق الدائنين عليها مثل باقي العقارات إذا انتقلت إلى يد الغير .

وعلى الرغم من أن نقطة البداية تسير على أن السفينة منقول . إلا أنها منقول من طبيعة خاصة . حيث يدق الخلاف على مدى التشابه بين نشاط القواعد التي تنطبق على المنقول العادي وبين قواعد السفينة ، فهل فهل تسري جميع القواعد التي تنطبق على المنقول ، أم أن لها طبيعة خاصة ، والحقيقة أنه وعلى الرغم من صراحة النص من أن السفينة منقول ، إلا أنه ومن جهة أخرى لا تنطبق عليها نص (الحيازة في المنقول سند الملكية) ـ أى بمعنى أنه لا يسري عليها نص

(١) د . على البارودي ـ القانون البحري . مرجع سابق ص ٣١

الحيازة ، بمعنى أنه لا يمكن تطبيق وجود حيازة السفينة مع شخص لتثبت ملكيته ، فلابد من وجود مستندات قانونية تثبت ملكية السفينة ، وليس الحيازة وحدها .

وعلى ذلك فالحيازة وإن استوفت شروطها ، وإن اقترنت أيضاً بحسن النية فإنها لا تكسب ملكية السفينة ، بل لابد من توافر سبب قانوني من أسباب كسب الملكية ، كالشراء بمستند رسمي أو البناء أو التقادم ، كذلك فإن السفينة ترهن رهناً رسمياً شديد الشبه بالرهن الرسمي على العقار ، إذ تشهر بالقيد في سجل السفن بمكتب ميناء تسجيل السفينة ، وتظل السفينة ذاتها في حيازة المدين الراهن دون أن يؤثر ذلك في حق الدائن المرتهن ولا في سريانه على الغير ، ويصاحب حق الامتياز حق التتبع لا يمنعه في ذلك أى تصرف حتى ولو انتقلت حيازة السفينة من حائز إلى آخر ما دام لديه سند قانوني[1] .

ولذلك يوجد وجه للشبه بين كل من السفينة والعقار فيما يتعلق من أنه لابد من وجود سند رسمي للملكية غير سند الحيازة ، كما أنه يوجد شبه بين السفينة والأشخاص ، فلكل منهما اسم وموطن

---

(١) د . على البارودي . مرجع سابق ص ٢١

وجنسية ، لذا فإننا على الرغم من أن السفينة منقول بحكم المادة ٨٢ مدني إلا أنها منقول من طبيعة خاصة .

أما من حيث العناصر القانونية الأخرى التي ترتبط بالسفينة فهي تتضمن ملكية السفينة واكتساب هذه الملكية وبيعها ، وكذا فقد جنسية السفينة ، ولاشك أن ملكية السفينة كسائر الأموال ترد عليها الملكية ، ولكن أسباب كسب الملكية مختلف نقوم بسردها بشكل مختصر :

١ـ اكتساب الملكية بالشراء :

تناولت مواد القانون البحري قواعد بيع السفينة وبديهي أن يتضمن بعض أحكام عقد البيع علاوة على أحكام خارج نطاق عقد البيع أى وفقاً للقواعد الخاصة ، وتتميز عقود البيع للسفن بالخصائص الآتية :

ـ عقد بيع السفن عقد تجاري :

تنص المادة ٢ من القانون البحري على تجارية كل " عمل متعلق بإنشاء سفن أو شرائها أو بيعها " فكل من الشراء والبيع الذي يرد على السفينة عقد تجاري سواء بالنسبة للمشتري أو للبائع ، ولكن هل يمكن أن يكون العقد كذلك تجارياً ، حتى ولو كان شراء السفينة بقصد النزهة ، الرأى الراجح ونحق نؤيده أن الشراء بقصد النزهة لا يجعل

العقد تجارياً ، حيث من المفترض أنه لاتصاف العقد بهذه الصفة لابد أن يكون الشراء بقصد الاستغلال التجاري وتحقيق الربح ، وهو القاسم المشترك في جميع الأعمال التجارية[1] .

- بيع السفينة بعقد رسمي :

تنص المادة ٣ من القانون البحري أن بيع السفينة كلها أو بعضها يبقى اختيارياً يلزم أن يكون بسند رسمي سواء كان حصل قبل السفر أو أثنائه وإلا كان البيع لاغياً ، وواقع الأمر أن العقد الخاص ببيع السفينة لابد أن يكون موثقاً بالشهر العقاري أو أمام القنصلية في الخارج فإذا لم يوجد فيكون أمام قاضي المحل (المكان الموجود به السفينة) بشرط إخطار أقرب قنصل بذلك (م ٣ بحري) ، أى بمعنى أنه لا يكفي الرضا بين الطرفين لانعقاد العقد ، فهذا الرضا لن يعطي للعقد قانونيته ، ولن يؤتى أثره ، فيكون باطلاً ولا يؤخذ به .

هذا وجدير بالذكر أن رسمية العقد تنطبق فقط على عقد السفينة سواء كانت للنزهة أو بقصد الاستغلال التجاري ، أما المراكب والزوارق فلا يشترط أن يكون العقد رسمياً ، بل يكفي أن يكون العقد شكلياً .

---

(١) د. على البارودي ، مبادئ القانون البحري ـ مرجع سابق ص ٣٦ وما بعدها .

- القصد من العقد انتقال الملكية :

انتقال ملكية السفينة هو الهدف الأساسي من عقد البيع ، ولكن متى تنقل الملكية ، هل هو بمقتضى العقد الرسمي ، أم الالتزام بتسجيل التصرف في سجل السفينة ؟

الواقع أن النص القانوني لم ينوه ذلك ولم يشترط لنقل ملكية السفينة ضرورة التسجيل في سجل السفينة ، بل من الظاهر أن يتم نقل الملكية سواء بين المتعاقدين أو بالنسبة للغير فور سرد العقد رسمياً ، وإن كان الأفضل أن يتم تسجيل العقد بسجل السفينة وذلك بالنسبة لسائر تصرفات نقل الملكية أو انقضاء هذه الملكية .

- انقضاء جنسية السفينة في حالة البيع لأجنبي :

بانتقال ملكية السفينة إلى مستثمر أجنبي يكون بمثابة فقد السفينة لجنسيتها في القانون المصري . حيث يشترط لتسيير السفينة أن تحمل السفينة العلم المصري . ولا يجوز كذلك في حالة ملكيتها لأحد من الأجانب . ولاشك أن ذلك يتضمن أضراراً بالأسطول التجاري الذي تهتم معظم الدول بالمحافظة عليه في حالة الحرب . أو على النحو العام لزيادة قدرات أسطولها الوطني .

ويترتب على البيع الأجنبي أن تنتقل الملكية إلى الأجنبي ويصبح العقد صحيحاً وتسقط جنسية السفينة عنها ، ويتضمن لذلك

إبلاغ مصلحة الموانى لتقوم بشطب تسجيل السفينة بالسجل الخاص بها (م ٤ بحري) .

ـ يجوز للربان بيع السفينة :

الأصل أنه لا يجوز لربان السفينة بيعها ، حيث أنه لا يجوز التصرف في السفينة إلا إذا كان مالكها أو وكيلاً عن مالكها ومن ثم لا يجوز للربان أن يبيع السفينة ، إلا أن المادة ٥٢ بحري استثنت من الأصل العام حالات يجوز لربان السفينة أن يبيعها دون مسئولية وذلك في الحالات الآتية :

١ـ أن تصبح السفينة غير صالحة للملاحة ، وبهذا المعنى أن الربان لا يبيع السفينة في حد ذاتها ولكنه يبيع حطام السفينة ، وبذلك يكون من مصلحة المالك أن يشجع الربان للبحث عن مشتري لهذا الحطام .

٢ـ أن يتم البيع بالمزاد العلني حتى يضمن المالك حصوله على أكبر عائد ، بعد أن يثبت عدم صلاحية السفينة على وجه يقيني بمعرفة خبير يعينه رئيس اللجنة أو جهة الإدارة في حالة عدم توافر محكمة ابتدائية .

الخصائص القانونية للسفينة characterize of ship[1] :

تتميز السفينة بعدة خصائص قانونية تميزها علـى غيرهـا مـن المنقـولات بحيـث تعتـبر تلـك الخـصائص مـن المزايـا الـتي لا تتعلـق بالأموال المنقولة إلا في حالات السفينة فقط ، تلـك الخـصائص تتـضمن الاسم . والحمولة ، والمرتبة ، والمواطن ، والجنـسية نقـوم بـشرحهما على النحو التالي :

١ـ فللسفينة اسم :

هذا الاسم البحري ، فيما يتعلق بنصوص القانون البحري لابـد من توافره ، فهو اسم تختص به السفينة دون غيرها مـن أنـواع الـسفن الأخرى ، ولمالك السفينة الحق والحرية في اختيار الاسم الـذي يبغيـه دون أن يتدخل الغير . بـشرط ألا تكـون قـد تم تـسميته باسـم سـفينة أخرى . لذلك فإنه يجب على مالـك الـسفينة أن يحـصل علـى إذن مـن مصلحة المواني على هذا الاسم ، ليتأكد من أن الغير لم يحصل على هذا الاسم أو المسمى لسفينته . وتم تسجيله أى أن هـذا الإذن إذن مـسبق ، وذلك لضمان تميز كل سفينة عن غيرها ، كذا لعـدم تكـرار الاسـم ، أو خلط الأسماء وهذا في حد ذاتـه عنـصراً قانونيـاً يحـدد مـدى مـسئولية

---

(١) د. على البارودي . المنقولات ذات الطبيعة الخاصة ـ مجلة الحقوق ـ الإسـكندرية ١٩٦٢

السفينة ومالكهـا وقائـدها عـن أى خلـل أو أى حـادث أو أى مـسئولية قانونية قبل الغير . وتنص المادة ٨ من قانون تـسجيل الـسفن بـضرورة كتابة اسم السفينة علـى مقـدمتها مـن الجـانبين ومؤخـرتهـا بحـروف ظاهرة وبلون مختلف عن لون السفينة . ولا يستطيع مالك الـسفينة أن يقوم بتغيير اسمها دون الرجوع إلى مـصلحة المـواني والمنـائر للحـصول على الموافقة[١] .

٢ـ للسفينة حمولة معينة carriage :

الحمولـة هنـا تعـني سـعة هـذه الـسفينة أى مـا تحتويـه هـذه السفينة مـن بـضاعة ، أو بمعنـى آخـر مـدى اتـساع الـسفينة لحمولـة معينة ، وبمعنى آخر أنه الطن الحجمي للسفينة[٢] وهناك ثلاثة أنواع من الحمولة ، هناك الحمولة الإجمالية الكلية وتشمل مجموع الأمـاكن التي يمكن أن تمتلئ بالسفينة بما فيها مـن فراغـات أو منـشآت قائمـة على سطحها .

وهنـاك الحمولـة الإجماليـة . وتخـصم منهـا الفراغـات الـتي تـشغلها الآلات والمنـشآت الـسابق ذكرهـا أى تلـك الأمـاكن الـتي بهـا حمولات حقيقية

---

(١) مادة ١٢ من قانون تسجيل السفن .

(٢) الطن الحجمي يبلغ مائة قدم مكعب .

الحمولة الصافية وهى تلك المقادير التي تخصص فعلاً لنقل البضائع أو الأشخاص .

وتعتبر حمولة السفينة عنصراً مميزاً تمييزاً محدد للسفينة ، لذلك يقرر قانون تسجيل السفن عدم تسجيل أى سفينة قبل قياسها لتقدير حمولتها بمعرفة الجهة الإدارية المختصة المادة (٤) وضرورة حفر مقدار الحمولة الصافية على الكمر الرئيسي للسفينة .

٣ـ للسفينة درجة أو مرتبة تسمى بالفرنسية cote ، هذه الدرجة قد تسمى بالأولى أو الثانية أو الثالثة ومعيار تسمية هذه الدرجة وفقاً لتدرجها مدى متانة السفينة ومدى قدرتها على تحمل الصعاب ، وجودة بنائها ، كذا استيعابها جميع شروط سلامة البحار ، أى بمعنى آخر فهى تقييم للسفينة estimation of ship من كل الوجوه الفنية ، ويقوم بعملية التقييم شركات عالمية تسمى بالفرنسية saciete de classifical شركات الإشراف . تتولى هذه الشركات اختبار السفينة من الناحية الفنية التي تؤهلها للعمل technical examination ، بعد ذلك تعطى لمالك السفينة شهادة certificate بدرجتها وهى ذات قيمة دولية . ولاشك أن تقييم السفينة لا يتم بعد إتمام بناء السفينة وتجهيزها للعمل ، ولكن يبدأ منذ عملية البناء

وتستمر أثناء حياتها للتأكد من استمرار جدارتها بالكفاءة الفنية التي حصلت عليها ، ولهذه الدرجة أهميتها في تحديد ذاتية وقيمة السفينة وتعتبر في نفس الوقت قرينة قانونية على صلاحيتها للملاحة [١] .

وعلى الرغم من الحرص الشديد لشركات الاستمايتك إلا أنها قد تخطىء في عملية التقييم ، وحينئذ تكون مسئولة عن هذا الخطأ إذا ما حدث أى ضرر للسفينة ، تلك المسئولية **responsibility** تكون مسئولية تعاقدية في مواجهة الشركات التي تعطي الدرجة ، وقد تكون مسئولية عينية ، أما المسئولية في مواجهة الآخرين فتكون مسئولية تقصيرية إذا استطاع هذا الغير أن يثبت الخطأ الذي تعرض له من جراء خطأ شركات الإشراف .

٤ـ أما موطن السفينة فهو العنصر الرابع الذي يميز السفينة عن أى منقول آخر والموطن هنا يعني به ميناء تشغيلها ، هذا الميناء يتم تسجيل السفينة فيه ، وتسجل فيه سائر التصرفات التي ترد عليها ، وهذا الميناء هو موطن السفينة حيث يستطيع الغير أن يعرف كل التفاصيل عن السفينة من خلاله ، وهو يختلف عن ميناء الاستغلال

---

(١) د. على البارودي ، القانون البحري ، مرجع سابق

أى ذلك الميناء الذي تباشر السفينة نشاطها من خلاله . ولذلك فإنه لا يشترط أن تباشر السفينة نشاطها في ميناء تسجيلها أو من موطنها .

وللسفينة موطن واحد ويتم كتابته بخط واضح على مؤخرة السفينة (م ٨ من قانون تسجيل السفن) .

هـ وجنسية السفينة عنصر أساسي ومميز لأى سفينة عن الأخرى ، ولاشك أن كل سفينة تحمل علم دولتها ، ولا يجوز أن يتكرر اسم السفينة إذا كانت من جنسية واحدة ، أما إذا اختلفت الجنسيات فإن جنسية السفينة هو مناط تمييزها رغم اتحاد الاسم .

ومن هنا فإن العلامات التي تميز السفينة في مضمون ذاتية السفينة هى التي تحدد السفينة نفسها ، فاسم السفينة وحمولتها ودرجتها وموطنها وجنسيتها يتحدد من خلالها السفينة ، فاسم السفينة وميناء شحنها مسجلين بخط واضح في مقدمة السفينة ومؤخرتها وحمولتها محفورة بخط واضح وكبير على كمر السفينة ، وعلم دولتها مرفوع أعلى السفينة ، لذلك فإنه لا يمكن أن تجتمع أى سفينة مع الأخرى في سمات واحدة وعلامات واحدة ، فكل سفينة متميزة عن غيرها . ولها خصائص وسمات لا يمكن أن تشترك معها أى سفينة أخرى .

ولاشك أن هذا كله يؤكد أن السفينة منقول من طبيعة خاصة ولا يمكن أن ينطبق عليها قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية .

المبحث الثاني

أنواع السفن البحرية (١)

عند تقسيم السفن إلى أنواع مختلفة ، نجد أنفسنا أمام كم هائل من السفن يصعب على القارئ تحديدها بسهولة ، إلا أننا يمكن بقدر الإمكان تحديد مجموعة من السفن ذات الأهمية القصوى ، وعلى الرغم من ذلك إلا أننا مضطرين للأمانة العلمية أن ندرج بعض نوعيات هذه السفن على سبيل المثال ، ثم نتجه نحو تحديد وتحليل أنواع ما تكون ذو أهمية خاصة .

فالسفينة يمكن تقسيمها من حيث النوع إلى سفن النقل البحري ، وهى كثيرة كالناقلات وحاملات الغاز الطبيعي ، وسفن الدحروجة وسفن الحاويات ، ثم نجد سفن الركاب والعبارات ، كما نجد من ناحية أخرى السفن التجارية والخدمية ، كما نجد سفن تقليدية وحديثة . وهذه الأخيرة هى سفن النقل البحري وهى مناط هذه الدراسة .

فإذا اتجهنا نحو دراسة السفن التقليدية ، والسفن الحديثة فلابد من تحليل كل منهما على الوجه الأكمل .

---

(١) د . محمد سليمان هدى ، اقتصاديات النقل البحري ـ دار الجامعات المصرية ـ الإسكندرية

١ ـ السفن التقليدية conventional ships :

والسفن التقليدية يقصد بها تلك السفن التي خصصت لنقل البضائع وتتيح أحجامها الكبيرة ارتياد عدد كبير من الموانئ ، حيث أنها مجهزة بمعدات ذاتية لتداول البضائع في كافة الموانئ ، وتنقسم السفن التقليدية إلى سفن جوالة tramp ، وسفن خطية lines والتي كانت منذ وقت قريب تمثل العمود الفقري للأسطول التجاري في العالم ، على الرغم من أنها مرت بمراحل تطوير مختلفة منذ إنشائها ، إلا أنها ما زالت تختلف عما كانت عليه سلفاً .

٢ ـ السفن الحديثة Modern ships :

والسفن الحديثة هى تلك التي صممت من أجل نقل نوعيات معينة من البضائع تتميز بوجود توحيد في التميز .

ونوضح فيما يلي أنواع السفن التقليدية والحديثة وذلك على النحو التالي :

١ـ سفن البضائع العامة ، وهى من السفن التقليدية وتتضمن سفن نقل البضائع المبردة ، وسفن نقل الحيوانات الحية ، أما السفن العامة الحديثة فتتضمن كل من :

١ـ سفن الحاويات .

٢ـ سفن الدحرجة .

٣- سفن الطبالي .

٤- سفن الصنادل .

٥- سفن متعددة الأغراض .

٢- ومن السفن التقليدية أيضاً سفن الركاب ، ومن أنواعها نقل الركاب التقليدية ، أما سفن الركاب الحديثة فتتضمن :

١- سفن الدحروجة .

٢- سفن الهوفوكرافت .

٣- سفن الهيدروفيل .

٣- سفن بضائع الصيد وهى من السفن التقليدية ، أما الأنواع الحديثة من تلك السفن فتتضمن السفن الآتية :

١- حاملات الغاز الطبيعي المسيل .

٢- حاملات المنتجات البترولية .

٣- حاملات الكيماويات على اختلاف أنواعها .

٤- الحاملات المشتركة سواء للغاز أو البترول الخام .

٥- حاملات الصالات .

ونقوم بالشرح بالتفصيل لبعض أنواع هذه السفن :

١ـ سفن نقل البضائع العامة General cargo ships :

أ ـ يوجد نوعان من سفن نقل البضائع الأول يتضمن السفن التقليدية وهى تعمل على خطوط منتظمة وتنقل نوعيات معينة من البضائع المعبأة وتختلف أحجامها كما أنها مجهزة بأوناش عديدة ويوجد بها عدد من العنابر ، تلك العنابر مزدوجة الأسطح زيادة في الأمان security كما يوجد نوعيات من هذه السفن مهيأة لنقل الركاب .

ب ـ كما يوجد أنواع أخرى من السفن العامة لنقل البضائع هى الأنواع الحديثة والتي تتضمن الآتي :

١ـ سفن الحاويات container :

أنشئت هذه السفن واستخدمت لأول مرة عام ١٩٥٦ في بعض طرق الملاحة الساحلية ، ثم استخدمت عام ١٩٦٦ في النقل عبر المحيط الأطلنطي بواسطة سفن تقليدية معدلة converted ships .

وتتضمن طرق النقل بالحاويات تغليف البضائع ورصها في حاويات ذات مقاييس موحدة بها فتحات جانبية يرص فيها البضائع في المخازن أو في مصانع المصدر (الشاحن) ولا تفتح إلا من خلال المستورد بعد نقلها بحراً .

ولاشك أن حجم الحاويات أيا كانت نوعياتها فإنها ووفقاً للمعايير القياسية بواسطة الهيئة الدولية للمعايير القياسية

international standards organization (I . s . o) فـإن الأبعاد والأوزان القصوى لتلك الحاويات تتضمن الآتي :

٨ × ٨ × ٥ ق بحد أقصى ٥ طن

٨ × ٨ × ٧ ق بحد أقصى ٧ طن

٨ × ٨ × ١٠ ق بحد أقصى ١٠ طن

٨ × ٨ × ٢٠ ق بحد أقصى ٢٠ طن

وهكذا يزيد الوزن على أساس حجم (ق) .

ومن مزايا استخدام سفن الحاويات أن تكلفة نقلها منخفضة نظراً لارتفاع مستوى الاستخدام للمعدات الرأسمالية سواء التي بالسفن أو المعدات التي توجد بالموانئ ، فكلما كان الاستخدام أمثل في التكاليف كلما كانت تكاليف النقل منخفضة .

إلا أن نظام النقل بالحاويات يحتاج إلى استثمارات ضخمة خاصة إذا كانت بالسفن نظراً لارتفاع تكاليف بنائها وخاصة السفن التقليدية بالإضافة إلى الحاجة لاستثمارات ضخمة في الموانئ خاصة أرصفة الحاويات ، كما أن هذا النظام معقد بالنسبة لنقل الحاويات من الباب للباب ، أى من منطقة الشحن إلى منطقة المقصد أو التوزيع بسبب استخدام المعدات الغالية الثمن ، بالإضافة إلى أن هناك بعض

الأنواع من البضائع التي لا يمكن نقلها بالحاويات فيتم نقلها على أنواع أخرى من السفن ، كما أن من مساوئ هذه السفن أنه قد تتعرض بعض البضائع للغرق نظراً لعدم تزويد هذه السفن بروافع ومعدات تداول ، مما يتسبب عنه بعض الخسائر .

٢ـ سفن الدحرجة Roll on / Roll off ships (Ro / Ro) :

هذه السفن ظهرت من أجل نقل التجارة عبر البحار من خلال نقل العربات والمقطورات ووحدات الحاويات المتحركة ، وهي وسيلة نقل مزودة بفتحات في المؤخرة تسمح بمرور البضائع على جرارات ، مما يجعل عمليات الشحن والتفريغ تتم بسهولة ، وهذه السفن يتم تشغيلها بسرعة بما يحقق وفورات زمنية في الشحن والتفريغ بالموانئ المختلفة .

ومن خلال هذه السفن يتم الشحن والتفريغ عن طريق الأبواب والمزلقانات Ramps بدون حاجة إلى معدات غالية الثمن ، كما تتميز هذه السفن بالمرونة من ناحية نوعيات البضاعة التي يتم نقلها .

إلا أنه ومن الملاحظ أن تكاليف هذه السفن مرتفعة مما يعد ذلك من أهم سلبيات هذه السفن .

٣ـ سفن الطبالي Pallet ships :

يقصد بالطبالي ـ طبالي الخشب أو الصلب التي يتم تصنيعها بقصد وضع البضائع عليها ، وقد تم الإتفاق على مقاييس للطبالي هى ٨٠٠ م × ١٢٠٠ مم ، ١٠٠٠ مم × ١٢٠٠ مم ، أما السفن التي تستخدم هذه الطبالي وسميت باسمها ، فهي مخصصة لاستقبال الطبالي بواسطة الشوكات الرافعة بحيث يتم وضع نوع أو أكثر على الطبلية بهدف تسهيل عمليات التداول من ناحية المعدات المستخدمة وأكثرها كفاءة[١] .

ونظام العمل على هذه السفن أنه يتم تغليف البضاعة ويتم وضعها فوق الطبالي في المصنع أو جهة الإنتاج ، ولا يتم تفريغها من فوق الطبلية إلا عند وصولها للمستهلك وهو ما يسمى النقل المخترق .

٤ـ سفن نقل الصنادل :

الصنادل في لغة القانون البحري تعادل الحاويات ، بمعنى أنها محبوس الشحنة أى اللفة البحرية التي يتم شحنها على السفينة . إلا أن هذا النوع من السفن يعتبر حديثاً ، حيث يمكن بواسطته نقل أنواع مختلفة من البضائع مثل الطبالي والتعدين والأخشاب والحاويات ولقد استخدم هذا النوع في سبعينيات القرن الماضي بين الولايات المتحدة

---

(١) د . محمد سليمان هدى . اقتصاديات النقل ـ مرجع سابق ص ٤١ وما بعدها .

وبالتحديد مدن نيو أوليانز الأمريكية ، وبريطانيا من أجل نقل لب الخشب .

وهذه السفن لا تحتاج إلى مواني محددة من أجل تفريغ وشحن البضاعة بل هى تقوم بإلقاء الخطاف في المساحة المائية التي ترغب أن تشحن أو تفرغ بضاعتها بها من خلال الصنادل الموجودة معتمدة على الأدوات الذاتية لهذا الإجراء .

وهذه السفن على الرغم من أنها تعمل في ظروف متغيرة عن بقية السفن التي لابد من تحديد مواني شحن وموانى تفريغ لها ، إلا أنها تعمل أيضاً على تقليل التكاليف الخاصة لها ، مع أنها وفي بعض الأحوال قد تكون التكاليف مرتفعة ، ويحدد التسليم المباشر للبضائع معدل هذا الارتفاع .

وهذه السفن لها أنواع متعددة مثل سفن اللانش The lash ships وهذه السفن يتم سحبها وتفريغها في مؤخرة السفينة ، كما يوجد سفن نحلة البحر sea bees وتسحب سفن اللانش ولكن بحجم أكبر وعدد أقل من الصنادل ، ويوجد سفن الباكات Bacat وهى عبارة عن سفينتين تم توصيلهما ببعض ، كما يوجد سفن متعددة الأغراض Multi-perpose ships ويتم تصميمها من أجل شحنها بالحاويات

والطبالي والصنادل وهذه السفن تتميز بأنها يمكـن أن تعمـل في مـوانئ الدول المتقدمة والنامية عن حد سواء .

٥ـ نقل الركاب :

هذه السفن تعمل من أجل نقل الركاب ولـذلك فهـي تعمـل علـى خطوط منتظمة ، كما يمكـن نقـل بعـض البـضائع الخاصـة بالركـاب ، وبها درجات عديدة أو درجتين ، كما يوجـد أنـواع منهـا ذات درجـة موحدة ونلاحظ أن هذه السفن سريعة وسرعتها دائماً تفـوق سـفن نقـل البضائع .

٦ـ حاملات البضائع الصب Bulk carrier :

وهذه السفن تخصص لنقل كافـة البـضائع والخامـات الـتي تـتم شحنها صباً وتشمل الآتي :

١ـ الناقلات المخصصة لنقل المواد الـسائلة ، وتتـسم أقـسامها بحـواجز سميكة طولية لمنع تحرك السوائل المسكوبة ثـم تنقـسم أقـسامها عرضـاً لمرور وتحرك السائل على مستوى طول وعرض الناقلة وبالتـالي نحفـظ سلامة وتوازن الناقلة .

وهذه الناقلات تتضمن نـاقلات الـبترول الخـام ونـاقلات الغـاز الطبيعي والمعاملات الكيماوية السائلة .

٢ـ حاملات الصب الجاف ، وهذه الناقلات تضم بضائع صب ذات وزن ثقيل ويتم شحن البضائع مباشرة داخل العنابر ، وتتميز هذه السفن بفتحات واسعة لتسهيل عمليات الشحن والتفريغ كما أن هذه السفن لا تعمل على خطوط منتظمة .

ج ـ الحاملات المشتركة combincol :

هذه السفن تستطيع بحكم بنائها أن تحمل شحنات جافة وأخرى سائلة بغرض استغلال كل فراغات السفينة من أجل الوصول إلى وفورات الحجم الكبير .

أنواع السفن من حيث شكل الملكية :

جدير بالذكر أن أى منقول لابد أن يكون له ملكية ، ولما كانت السفن منقول الملكية ومنقول من طبيعة خاصة . لذا فلابد أن نتجه إلى تحديد أشكال ملكية السفن ، لنستطيع في النهاية أن نحدد طبيعة تلك الملكية والأثر القانوني المترتب على تلك الملكية .

وينقسم شكل النقل البحري من حيث شكل الملكية إلى عدة أشكال والذي اتجه إلى تقسيمه برنامج الأمم المتحدة للتنمية ، وقواعد الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (unctad) .

١ـ سفن مملوكة لشركات ملاحة خاصة :

وهذه السفن تكون مملوكة لمجموعة أفراد يمتلكون نوعيات من السفن ، ومثال ذلك ملاك الناقلات المستقليين independent Tanker owners .

٢ـ سفن مملوكة لشركات صناعية :

وهذه السفن تكون مملوكة لشركات كبرى من أجل طبيعة العمل نفسه فشركات البترول تمتلك سفن لنقل البترول ، وشركات لتحديد الطلب عليها ، وسفن لنقل المنتج وغيرها من أنواع السفن المملوكة ملكية خاصة لشركات كبرى ، ومن أمثلة ذلك السفن التي تمتلكها شركات البترول الكبيرة والتي تسمى بالقاطرات السبع seven major وهي بريتش بتروليم (B . P) واكسوف Exofe وبترول الخليج Gulf oil ، موبيل أوبل وشركة شل shell وغيرها من الشركات العظمى .

٣ـ سفن مملوكة عامة :

وهذه السفن تعني امتلاك الدولة لها أو تمتلك الدولة معدل مرتفع من أسهمها من أجل الرقابة وتنظيم حركة نقلها ، وتوجد في الدول المتقدمة والنامية والاشتراكية على وجه الخصوص ، وعلى سبيل المثال تمتلك بريطانيا أسطول النقل الخاص بشركة B. P بيزنس

بتروليوم فتمتلك حوالي ٤٨ ٪ من أسهمها كما يمتلك بنك إنجلترا ٢٠ ٪ من هذه الأسهم أى أن الدول تمتلك حوالي ٦٨ ٪ من أسهم شركة B. P ومن أمثلة هذه السفن أيضاً شركة ناقلات نفط الكويت ، الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة ، الشركة المصرية للملاحة البحرية ، شركة الملاحة البولندية .

٤ـ سفن مملوكة ملكية مشتركة :

وهى تجمع بين ملكية ملاك وطنيين وملاك أخرى أجانب مثل الشركة العربية البحرية لنقل البترول ، وشركة الملاحة العربية المتحدة بالكويت ، والشركة السعودية الدولية لناقلات البترول .

٥ـ سفن مملوكة لشركات أعلام الملائمة :

هذه السفن مختلطة الجنسيات Multinational Co. وهذه السفن تسجل في دول ، ويكون أطقم ربانها من دول أخرى ، وملاكها من جنسيات أخرى ، ومعظم هذه السفن تقصد أو تسجل في ليبريا ، وبنما وقبرص وبهاما وبرمودا وسنغافوره وذلك نظراً لمعدل الضرائب البسيط وقلة الأجور في هذه الدول كما نجد أن ملاك هذه السفن معظمها من الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا وفرنسا وإيطاليا وهولندا ، وسويسرا وأن ملاك هذه السفن تقدر بحوالي ٦٩٩١ مالكاً .

ويتجه ملاك هذه السفن إلى تسجيلها في شركات أعلام الملائمة ، نظراً للتحرر من استخدام بحارة من جنسية السفينة تكون أجورهم مرتفعة وتتهرب من الضرائب أو تخفيضها ، كذا الاستفادة من الحصول على القروض من دول أخرى لتسهيل ازدهار بناء السفن أو النقل البحري بصورة عامة .

٦ـ شركات إدارة تقوم بتسجيل السفن لحساب شركات ملاحة :

أى تلك الشركات التي تقوم بدور الإدارة فقط أى أنها لا تملك ولكنها تدير وفي بعض الأحوال تمتلك وتدير مثل شركة Ocean Transp. Trading Co. التي تمتلك بعض السفن وتقوم بإدارة سفن حاويات في الشرق الأقصى[١] .

---

(١) د. محمد سليمان هدى ، اقتصاديات النقل البحري ، مرجع سابق ص ٧٠ وما بعدها

المبحث الثالث
النقل النهري في مصر

منذ أمد العصر ، والنيل يمثل لنا الحياة على أرض مصر ، فهو شريان اقتصادي يتضمن كل معايير وقطاعات غاية في الأهمية لا ينقصه إلا السواعد المصرية لتحقق له استغلال مصادره على أكمل وجه ، فهو شريان يمد جميع الأراضي الزراعية على أرض مصر بما تحتاجه من رى لأراضيها ، كما يمدنا بما نحيا من ينابيع المياه النظيفة التي لا نستطيع أن نعيش بدونها ، وهو شريان بحري يستخدم لنقل البضائع داخلياً وخارجياً ورغم ذلك فإن نصيب هذا من النقل النهري للبضائع أصبح أقل دول العالم وإذا نظرنا إليه الآن فقد تغيرت صورة النيل وأصبح لا يحظى بأى عناية ، الأمر الذي وصل الأمر بأن نصيب النقل النهري لنقل البضائع به لا يتجاوز سوى ٠,٠٥ ٪ من حجم البضائع المنقولة وأن ٩٥٪ يتم نقلها بواسطة وسائل النقل البرى[1] .

معوقات النقل النهري في مصر في نهر النيل :

تتجه كل الآراء إلى أن من أهم معوقات النقل النهري ، هو المصالح المترابطة التي تتجه نحو استغلال وسائل النقل البري بأقصى استغلال لها وخصوصاً أنه ليس هناك مستثمرين في مجال النقل

---

(١) الاقتصادي ـ نقل ومواصلات ـ ٢١ / ١٠ / ٢٠٠٧ ص ١٣

النهري ، وذلك نظراً لضخامة حجم الاستثمار في هذا المجال ، ومن ناحية أخرى عدم خصخصة القطاع البحري ، الأمر الذي يجعل الدولة غير قادرة على إدارة هذا القطاع بنجاح ، وعلى الرغم من أن هناك محاولات نحو إنشاء ميناء الإسكندرية الكبير والذي من المنتظر أن ينتهي العمل به عام ٢٠٢٠ إلا أن تلك الفترة طويلة إذا نظرنا إلى حجم الاستثمارات التي تتدفق في مجالات أخرى قد تكون أقل أهمية من الاستثمار في قطاع النقل النهري .

ويتجه البعض بالقول بأن التعدد بين الجهات المسئولة عن النقل يعد من أهم عقبات النقل النهري فنجد أن وزارة النقل رغم أنها مسئولة عن تيسير حركة النيل إلا أننا نجد أن وزارة الرى تتدخل لتوصيل المياه إلى الأراضي الزراعية ، ولكن والحقيقة ، كثيراً ما تتداخل تلك الاختصاصات ، الأمر الذي قد يجعلنا لا نعرف من المسئول عن هذه الاختصاصات ، ولاشك أن ذلك يؤثر سلبياً على قطاع النقل النهري [1] .

من ناحية أخرى نجد أن النقل النهري لا يصلح لنقل كل أنواع البضائع نظراً لبطئ حركة السفن ، الأمر الذي يُزيد من حجم الطلب

---

(1) د. مصطفى صبري ـ جريدة الاقتصادي ، مرجع سابق ص ١٢ .

على النقل البري ، فقد وصل حجم البضائع المنقولة بطريقة البر حوالي ٦٥ ٪ بالسيارات ، ٥ ٪ فقط بواسطة النقل بالسكك الحديدية ، في حين نجد أن النقل النهري لا يحظى بسوى ٠,٠٥ ٪ فقط من حجم البضائع المنقولة والتي تصل نحو ٤٢٠ مليون طن سنوياً[1] .

معدل التكلفة في النقل النهري في مصر :

إذا نظرنا لتكاليف النقل بصفة عامة ، فإننا سنجد أن النقل النهري يعتبر من أقل تكاليف وسائل النقل ، فالنقل الجوي مثلاً يختلف تكاليفه من طائرة إلى أخرى حسب الطاقة النقلية حيث تنخفض التكاليف كلما زادت تلك الطاقة ، أما بالنقل البري فهي مرتفعة نظراً لحجم الطاقات المعطلة التي تنتاب هذا القطاع وحركة المعوقات الصناعية وإدارة المرور التي تتدخل إلى حد كبير في تعطيل حركة النقل البري ، أما إذا نظرنا إلى تكاليف النقل بالسكك الحديدية فهي ليست ثابتة فقد تنخفض في حالة استيعاب طاقة تحميلية كبيرة تقلل من حجم التكاليف الثابتة التي تحتل أكبر حجم في التكاليف الكلية ، وقد تكون تلك التكاليف مرتفعة في حالة أن تكون الطاقة التحميلية ضعيفة ولا تستوعب كل البضائع المطلوب نقلها ، أما إذا

---

[1] د. حاتم عبد اللطيف ـ جريدة الاقتصادي ـ مرجع سابق .

نظرنا إلى النقل النهري سنجد بصورة عامة انخفاض تكلفته الإجمالية إذا ما قارناها ببقية تكاليف النقل بصفة عامة ، وهو ما يؤدي إلى نظرة اقتصادية معاكسة ، فعلى الرغم من انخفاض معدل التكاليف في النقل النهري إلا أن حجم حركة نقل البضائع يسيطر عليه النقل البري ، وهو ما يجعل الأمر يسترعي الانتباه ، وأن هذا القطاع الهام أصابه كثيراً من الشيخوخة والتي لا بد من إجراء عملية التجديد والإحلال في بنيته الأساسية .

ومما لاشك فيه أن هناك مزايا كثيرة يمكن استغلالها في هذا القطاع الهام والحيوي من ناحية أنه يعتبر من أقل الوسائل التي تسبب تلوثاً جوياً أو مائياً إذا ما قارناه بوسائل النقل البري ووسائل النقل بالسكك الحديدية ، فهذه الوسائل لها أضرارها على البيئة تفوق مزاياها في عملية النقل ، ولذلك فإنه يجب على الحكومة أن تقوم بعمل موازنة بين التكاليف والإيرادات بحيث تجعل أسلوب الحصول على الإيراد مصدره عملية التعميق من خلال اتجاه الحكومة نحو نقل بضاعتها الإستراتيجية كالحديد ومواد البناء والقمح بواسطة النقل النهري ، ولاشك أن ذلك سيكون مصدره القطاع الخاص للاستثمار في مجال النقل النهري الذي ستمنحه بالمشاركة في تطويره نظراً للاتجاه

الجديد نحو اعتماد الحكومة على نقل هذه البضائع الهامة والتي غالباً ما يكون للقطاع الخاص مصلحة حقيقية في المشاركة في هذا المجال ، كما يجب على الحكومة أن تتجه نحو تعديل التشريعات النهرية من أجل تشجيع خفض فترة الرحلة النهرية ، حيث أن طول فترة الرحلة تعتبر من العناصر الأساسية لعرقلة هذا النقل ، والذي له دور أساسي في الحياة الاقتصادية على أكمل وجه من تلك التشريعات وجود تشريع يمنع الإبحار ليلاً مما يتسبب في طول زمن الرحلة وهو ما يجعل الناقلين يترددون كثيراً في استخدام النقل النهري لتعارضه مع مصالح أصحاب البضائع .

كذا يجب على الدولة أن تتجه نحو صيانة دورية لمجرى النيل ، ذلك الشريان الحيوي الذي يسيطر على النقل النهري بأكمله داخلياً وخارجياً ، إلى جانب أن هناك دراسات كثيرة قد تم عملها بخصوص تحسين الاستفادة من نهر النيل كبنية أساسية للنقل النهري وعلى الرغم من أن معظم هذه الدراسات قد ثبت جديتها إلا أنها لازالت داخل أدراج المسئولين[١] .

---

(١) د. حاتم عبد اللطيف ـ جريدة الاقتصادي ـ مرجع سابق .

القطاع الخاص وتطوير النقل النهري :

لاشك أن حق امتياز النقل النهري التي تفرضه السلطة العامة ، كذا عدم مشاركة القطاع الخاص في عملية الاستثمار ، يؤخر كثيراً من تطوير هذا القطاع الهام في مجال النقل ، نظراً لوجود مصالح كثيرة بشأن سيطرة النقل البري على نقل بضائع الدولة ولذلك فإن على الدولة تدعيم القطاع الخاص في مجال النقل النهري وذلك بتشجيعه من خلال مساعدته على خوض مجال الاستثمار بضرورة إعادة النظر في قانون النقل النهري ووضع دراسات البنية التحتية اللازمة لتطويره ، ولقد أكدت الدراسات أن القطاع الخاص قادراً على توفير الكثير من التكاليف التي تتكبدها الدولة في قطاع النقل النهري رغم عدم تحقيق المطلوب . إلا أن مشاركة القطاع الخاص في الاستثمار سيحقق مليارات من الجنيهات كدخل للدولة قد يضاهي الدخل التي تحققه كثيراً من المشروعات الضخمة لأن تكلفة النقل في هذا القطاع تعتبر أقل تكلفة إذا ما قارناها بالتكلفة في أى وسيلة نقل أخرى .

ومن مشاكل القطاع الخاص في عدم المشاركة في الاستثمار في النقل النهري وخروجه من هذه المشاركة تأتي مشكلة التمويل finance حيث يعتبر التمويل هو إحدى القضايا الأساسية في النقل النهري نظراً لضخامة المبالغ المطلوبة للاستثمار في هذا المجال ،

ولاشك أن اتجاه الدولة لإعطاء حق امتياز للانتفاع من بعض الموانى سيعطي دفعة للمستثمرين لاستغلال هذه الموانى للاستثمار فيها وهو ما يحقق الطفرة المطلوبة في مجال الخصخصة الهادفة والتي تتجه معظم الآراء الاقتصادية للأخذ بها بدلاً من بيع الأصول ، وهذا العمل سيعطي الحق للمستثمر بالحصول على عقد انتفاع بحري يتيح له الحصول على أرباح مشاركة مع الدولة ، وفي نفس الوقت يقوم بتطويره مما يعود على الدولة بتحقيق الهدف والحصول على إيرادات تزيد من حجم الدخل القومي ، وتساعد على تحقيق فرصة التنمية في قطاع النقل بصفة عامة والنقل النهري بصفة خاصة ، بالإضافة إلى أن الدولة تكون قد سهلت من قضية التمويل التي تعتبر عقبة أساسية للاستثمار في هذا المجال .

وبالفعل أصدر وزير النقل قرار بطرح ٨ مواني نهرية للاستثمار في مارس المقبل بشرط حق الانتفاع من أجل القيام بنقل البضائع بين جنوب البلاد وشمالها ـ وستقام تلك الموانى في بني سويف ، والمنيا ، وأسيوط ، وسوهاج ، وقنا ، والدقهلية ، ولاشك ان ذلك من

شأنه زيادة مساهمة استخدام النقل في حركة النقل النهري في ظل انخفاض تكلفة نقل البضائع من خلاله[١].

ولاشك أن توافر سوق ملاحي واسع على المستوى الأفريقي يضمن نجاح الاستثمار في قطاع النقل النهري وأن دور الدولة يجب أن ينطلق من خلال تحسين المجرى الملاحي وصيانته مع ضرورة تقسيم المجاري المائية إلى خطوط لنقل البضائع ـ وخطوط لنقل الركاب لتحقيق الاستفادة القصوى من قطاع النقل النهري ومع دخول المستثمر الخاص مجال النقل النهري سيوفر على الدولة بحث مصدر التمويل ويضمن تطوير الخدمة واستخدام أحدث الأساليب في الإدارة والتشغيل الأمر الذي يحقق كثيراً من الموارد الاقتصادية من هذا القطاع الهام ، ويبقى الدور الأصلي للدولة في توفير بنية أساسية للمجرى النهري والذي يبلغ طوله ٣٥٠٠ كم منها ١٥٠٠ كم صالحة لأن تكون طرقاً ملاحية على أعلى مستوى[٢] .

إن المستثمرين في مجال النقل كثيرين ، الأمر الذي يجعل الدولة تعتني بمجال النقل النهري من أجل زيادة حجم الطلب عليه ، وما دام العرض جاذب للاستثمار ، فلاشك أن حجم الطلب سيكون

(١) جريدة الاقتصادي ـ مرجع سابق ص ١٣
(٢) د. محمد مهنا ـ الاقتصادية ـ نقل ومواصلات ـ جلطة في شريان

أقوى ، ولقد تقدم كل من البنك الأهلي المتحد ، والمؤسسة العربية المصرفية (.A.B.C) عرض استثمار للاشتراك في توفير التمويل اللازم لإنشاء محطة حاويات جديدة في ميناء دمياط ، بحصة تمويلية تبلغ ١٣٠ مليون دولار[١] ، ولقد وقع نفس البنكين اتفاقية تسهيلات ائتمانية قيمتها ٤٨٠ مليون دولار صالح شركة دمياط الدولية للمواني[٢] .

ولاشك أن هناك العديد من الاستثمارات التي ترغب في استغلال مصادر النقل النهري ، إلا أن البنية الأساسية لذلك القطاع الحيوي لازال بعيداً عن المستوى المطلوب .

---

(١) جريدة الاقتصادي ـ ص ٨

(٢) المرجع السابق.

الفصل الخامس
تصميــم السفينــة
واقتصاديــات تشغيلهــا

الفصل الخامس
تصميم السفينة واقتصاديات تشغيلها

تقديم :

من الصعوبة بمكان أن يكون تصميم السفينة مشابه لأى هيكل آخر ، بل لابد أن يكون مرتبط بأحجام معينة نص عليها القانون البحري ، تلك الأحجام التي لها دور هام بعناصر التكلفة ، أى أن تكلفة السفينة تتضمن تحديد حمولاتها وكيفية تحديد تلك الحمولات ، ومدى توافر عناصر نموذجية من أجل تحديد التصميم النهائي للسفينة ، وهذا التصميم وهذا الحجم يرتبط ارتباطاً كبيراً بحجم الأرباح المتوقعة من تشغيل السفينة ، ولذلك فإن تشغيل السفينة وتكاليفها تتضمن محوراً أساسياً في دراسة النقل البحري نقوم بشرحها في المباحث الآتية :

المبحث الأول : تصميم حجم السفينة .

المبحث الثاني : اقتصاديات تشغيل السفينة .

المبحث الثالث : التحليل الكلي لتكلفة تشغيل السفينة .

المبحث الأول

تصميــم حجــم السفينــة

يجب أن نعلم أن السفينة ليس عنصراً أو كيان آلي مستخدم بل أنه مجموعة من الآليات المعقدة سواء بالنسبة للعنصر الفني وكذلك بالنسبة للعنصر الإنساني البشري Humman race ، فهناك تفاعل واضح بين كل من العنصرين ، ولاشك أن التفاعل يكون من أجل تحقيق نتائج ، هذه النتائج في الطبيعة تكون في صورة تكاليف ، لذا ـ فإنه ومن الطبيعي ألا ننظر إلى قضية التكاليف على أنها مستوى معين من الأرباح يجب تحقيقه في منشأة ، أيا كانت هذه المنشأة بحجمها أو كينونتها ، فما ينطبق على منشأة أو سفينة لا ينطبق على الأخرى ، حتى ولو كان ذلك بالنسبة لما يسمى بالسفن الشقيقة sister ship ، فهناك ثمة اختلافات في منهج السلوك والممارسة بين كل منهما فقد يكون أحدهما في حالة جيدة في حين الأخرى معتلة الصحة delicate Healthy .

ولاشك أنه يؤخذ كثير من الأسباب العلمية التي تؤكد اختلاف التكاليف البحرية على أثر اختلاف سفينة عن الأخرى سواء في الشكل أو الحجم أو التصميم الداخلي . لذلك ومن الأجدر لنا أولاً أن نحدد

العناصر التي تؤثر على تكاليف السفينة من حيث الشكل والتصميم والأمثل ومن أجل تحقيق أكبر ملائمة بين التسيير وتخفيض التكاليف[1] .

وهناك أكثر من رأى على الحجم الأمثل للسفينة من الناحية الاقتصادية والذي يؤدي إلى تحقيق وفورات اقتصادية ، أى ما هو التصميم الأمثل للسفينة .

وجدير بالذكر أن حجم التكاليف تتغير وفقاً لحجم السفينة ، وإن كان ذلك ليس بصورة مطلقة ، فنجد مثلاً أن تكاليف الإدارة وتكاليف الصيانة تبدو غير متغيرة بتغير حجم السفينة ، في حين أن هناك بعض التكاليف تتغير بتغير حجم السفينة وإن كانت بصورة نسبية .

وعلى هذا الأساس فإننا يجب أن نتجه نحو فلسفة قانونية واقتصادية للوصول إلى المعيار المميز والأمثل للتكاليف ، ومن هذه الزاوية يجب أن نفرق بين الزيادة في طول السفينة والزيادة في حجم السفينة ، مع تحديد أثر هاتين الزيادتين على حجم التكاليف .

---

(١) كارولين أولوين ـ اقتصاديات النقل البحري ، مرجع سابق ص ٢١٧

فمن حيث عنصر الطول وأثره على زيادة معدل التكاليف ، نجد أن هناك بعض التكاليف مثل تكاليف دهان السفينة ، أو صيانة جسد السفينة تزداد بصورة كبيرة كلما زاد طول السفينة أو معدل غطس السفينة ، نظراً لأن زيادة الطول وزيادة طول غطس السفينة يؤدي إلى زيادة مساحة السفينة ، الأمر الذي يجعلنا نستنبط بأن التكاليف الناتجة عن زيادة طول السفينة يكون أكبر من تلك التكاليف الناتجة عن زيادة حجم السفينة نظراً لأن هناك بعض المعايير التي تؤثر على نسبة التكاليف في حالة حجم السفينة ، تلك التي تتصل بانخفاض حجم تكاليف الدهان كلما كبر حجم السفينة ، ولاشك أن ذلك يعتبر ضمن عنصر وفورات الحجم الكبير في النظرية الاقتصادية كلما كان حجم المنتج أكبر كلما كانت التكاليف أقل لحصول المنتج على خفض في معدل التكاليف ، ومثل هذه التخفيضات أيضاً مقررة في تكاليف بناء السفن ، فكلما كان حجم السفينة المزمع بنائها أكبر كلما كان تكاليف بنائها أقل ، والقاعدة في هذا الخصوص أن نسبة تكاليف بناء السفن التوفير من الحمولة الصافية المسجلة للسفينة ، يقل كلما زادت هذه الحمولة ، فنجد مثلاً أن تكاليف بناء السفينة التي حمولتها ١٠,٠٠٠ طن تعادل ٧٥٠,٠٠٠ جنيه استرليني ، في حين

نجد أن تكاليف بناء السفينة التي يبلغ حمولتها ٢٠,٠٠٠ طن مليون جنيه استرليني في حين من المفترض أنها تصل إلى ١,٥ مليون جنيه استرليني[1] .

ولقد أجريت دراسة واقعية على تكاليف الصيانة وفقاً لأحكام السفن المختلفة ، وقد وجد أن السفينة التي يبلغ طولها الكلي ١٠٠ قدم تتكلف صيانتها في المتوسط خمسة أضعاف تكاليف صيانة سفينة يبلغ طولها ٥ قدم ، بحيث أنه كلما قلت الأطوال كلما انخفضت التكاليف والعكس ، كلما زاد الطول زادت التكاليف ، وهذا المعيار يختلف تماماً عن معيار حجم السفينة الذي يخفض من التكاليف كلما كبر حجم السفينة .

إلى هذا الحد فإننا يمكن أن نجري دراسة أكثر تفصيلاً على الأطوال والأحجام وحجم التكاليف وفقاً لذلك ، إلا أن ذلك قد تكون نتائج غير دقيقة . وجدير بالذكر أن المعادلة الفنية بين نسبة الوقود المستهلكة وحجم الشحنة ترجع أساساً إلى نسبة حجم الإزاحة وقدر السرعة ، وإذا افترضنا جدلاً بقاء كل الأشياء الأخرى كما هي دون تغير ، كانت القاعدة تتجه إلى حقيقة مؤكدة بأن نسبة استهلاك

(1) Cufly , E. F. H. , Wirld freghts, 1964, Ocean faeightiny receareh, London P.P. 66 etc .

الوقود يكون أعلى في السفينة الأكثر طولاً ، وذلك إذا كانت هناك سفن ذات حمولة مماثلة إلا أن احداهما أطول من الأخرى ، لذلك فإن الاتجاه نحو عمل مقارنات في مثل هذه الحالات يعتبر أمراً أكثر تعقيداً لضرورة الأخذ في الاعتبار في هذه الحالة حالة تغير التكاليف على أثر تغير المقاييس المختلفة[١] .

ومن العوامل التي تؤثر على كميات الوقود المستهلكة وبالتالي على حجم التكاليف عامل السرعة ، والسرعة الاقتصادية لأى سفينة تتحدد على أساس طول السفينة فإذا سارت السفينة بسرعة أكبر فإن نسبة استهلاكها من الوقود يكون أكبر وبالتالي تكون تكلفتها أكبر هذا ومن الملاحظ أن هناك سرعة اقتصادية إذا زادت عنها السفينة زادت التكاليف وإذا قلت السرعة لن تقل التكاليف أى أن هناك علاقة طردية بين تكاليف الوقود والسرعة، إذ كلما زادت السرعة زاد استهلاك الوقود والتي تمثل ١٥ ٪ إلى ٢٠ ٪ [٢] ،كما أن هناك علاقة بين تكاليف التشغيل وبين تكاليف تجهيز الطاقم البشري للسفينة ، وتتوقف تلك التكاليف على عدد الطاقم البشري للسفينة ship crew :

(١) كارولين أولوين ـ اقتصاديات النقل البحري ، مرجع سابق ص ٢٤٨

(٢) د. حماده فريد منصور ـ مقدمة في اقتصاديات النقل ـ مركز الإسكندرية للكتاب ١٩٩٨ ص ٤٢٧

فكلما كان عدد الطاقم أكبر وكلما كانت التكاليف أكبر ، كذا فإن جنسية الطاقم تؤثر على حجم التكاليف فالسفينة التي تستخدم طاقم أمريكي أو أوروبي يكون أجورهم مرتفعة وبالتالي ترتفع حجم التكاليف ، كما أن السفينة ذات التصميم الفني المرتفع يكون تكلفتها أقل من تلك السفن التي تكون بدائية وتصميمها الفني منخفض تكنولوجياً ، فكلما كانت النوعية عالية كلما انعكس ذلك على ترشيد التكاليف[1] .

---

(1) Stubbi and athers , Transport Economic 1984 P.P. 169 etc .

المبحث الثاني
اقتصاديات تشغيل السفينة

منذ الوهلة الأولى فإننا عندما نتجه نحو تحديد اقتصاديات أى عنصر ، فإننا بلاشك نحدد ما هو المقصود باقتصاديات هذا العنصر ، فالاقتصاد معناه هنا تحديد التدفقات الداخلة ، ثم التدفقات الخارجة للمشروع البحري ، أى كيف نحدد صافي أرباح هذا المشروع ، ولاشك أن هذا التحديد يحتاج إلى كثير من العناصر المالية والإدارية التي يمكن أن نصل من خلالها إلى موضوع دراستنا ، لذا فإننا نقوم بدراسة كل من إيرادات السفينة ، ثم تكاليف تشغيل السفينة .

أولاً : إيرادات السفينة :

وتتضمن إيرادات السفينة ، كل من المبالغ التي يقوم المرسل إليه أو أشخاص يدفعها للناقل نظير وصول السفينة أو نقل البضاعة من ميناء إلى آخر ويكون ذلك باتفاق بين الطرفين ، وقد يتضمن الاتفاق الأجرة أو النولون في ميناء الشحن ، وقد لا يتفق على ذلك، وفي هذه الحالة يتم الرجوع إلى عرف ميناء الشحن ، وقد تدفع أجر لنقل عن تسليم البضاعة ، وفي هذه الحالة فإن المستلم أو المرسل إليه يكون ملتزم بدفع أجرة النقل إلى الناقل ، ولكن عندما تدفع الأجرة مقدماً من الشاحن فلا تتوقف دفع هذه الأجرة على وصول البضاعة سليمة ،

فالأجرة تستحق حتى ولو هلكت السفينة ولم تسلم البضاعة نهائياً ، كما أنه لا يشترط أن يتم تسليم البضاعة كلها حتى تستحق الأجرة ، حيث من حق الناقل أن يحصل على أجرة مقدار البضاعة التي يلتزم بتسليمها ، وقد تكون الأجرة جزافية ، وفي هذه الحالة لكى يتم استحقاق الأجرة أن تتم السفينة رحلتها ، أو يعاد شحن البضاعة إلى سفينة أخرى ، أو تنقل البضاعة بأى وسيلة أخرى غير السفينة الناقلة بحيث يكون الناقل أو وكيله ملتزم بتسليم البضاعة إلى ميناء الوصول .

وهذه الإيرادات تتأثر بعوامل مختلفة مثل نوعية البضاعة ، ونوع نشاط السفينة فقد تكون سفينة ركاب أو سفينة ناقلات بترول ، كذا تتأثر الإيرادات بعناصر التستيف والتحميل ، وتتأثر أيضاً بالخطوط الملاحية التي تعمل عليها السفينة وهل هذه الخطوط مريحة أو غير مريحة . وكذا عدد الرحلات التي تنجزها السفينة . وعما إذا كانت السفينة حديثة أو قديمة تقليدية .

ونجد أن معدل النوالين البحرية تختلف من دولة إلى أخرى ، وعما إذا كانت تلك الدول متقدمة أم نامية ، وعموماً تحقق سفن النقل البحري إيرادات ضخمة نتيجة نقل الجزء الأكبر من حجم التجارة

الدولية ناهيك عن إيرادات نوالين الدول النامية ، فهناك دولاً تحقق نوالين ضخمة وخاصة ذات الأساطيل البحرية الكبرى نتيجة تشغيل أعداداً ضخمة من سفن النقل بجانب ما تستأجره من سفن وتقوم هذه الدول بتشغيل هذه الأساطيل على أحدث طرق الإدارة وإذا أخذنا اليابان مثلاً كمعيار لهذه النوالين ، نلاحظ أن أسطولها الوطني بجانب السفن التي تستأجرها تحقق إيرادات ضخمة من التشغيل يقدر بملايين الين الياباني نظير تجارتها الدولية[1] .

ثانياً : تكاليف تشغيل السفينة :

لاشك أننا أمام منظومة لاتجد خلافاً في الرأى في موضوع التكاليف ، فتكاليف تشغيل السفينة ، شأنها شأن أى تكاليف اقتصادية تنقسم إلى تكاليف ثابتة ، وأخرى متغيرة .

تلك التكاليف التي تتأثر بعدة عناصر متعددة ، تلك العناصر التي يتقدمها الوزن والحجم والمسافة ، وصفات السلع المنقولة ، تؤثر تأثيراً مباشراً على التكاليف الثابتة والتكاليف المتغيرة .

وإذا نظرنا إلى الوزن النسبي فإن التكاليف بمشتملاتها تتأثر لهذا العنصر ، لذا فإننا سنقوم بسرد تلك التكاليف على النحو التالي :

---

(١) د. محمد سليمان هدى ، اقتصاديات النقل البحري ، مرجع سابق ص ٣٢٨ وما بعدها .

١ـ تكاليف الوقود fuel costs :

تغير عنصر سرعة السفينة من أهم العناصر التي تؤثر على تكاليف الوقود ، حيث أن السرعة تعطي فرصة لاستنفاذ معدل أكبر من الوقود ، أى بمعنى آخر كلما كانت سرعة السفينة زائدة كلما كان معدل تكاليف الوقود أكبر ، رغم ذلك فلابد لقائد السفينة أن يضع في اعتباره محاولة وضع حدود قصوى للسرعة ، يجب أن يأخذ مداها في الحالات التي تحتاج إلى سرعة فائقة وهى تلك الحالات التي تحتاج إلى استخدام فني وتكنولوجي في القيادة لتفادي أى صدامات أو تحركات غير طبيعية في البحر أو النهر ، كذا ضرورة ترشيد استهلاك الوقود إلى معدل متوسط بحيث لاتزيد عن ١٥ ٪ إلى ٢٠ ٪ تقريباً[١] .

٢ـ تكاليف طاقم السفينة ship crew costs :

يجب أن نحدد هنا نوعين من العناصر التي يمكن أن تؤثر على تكاليف تشغيل السفينة ، فمن ناحية سنجد أن نوعية الربان وجنسياتهم تؤثر تأثيراً مباشراً على التكاليف ، كذا كفاءة هذا الطاقم ذو تأثير غير مباشر على تكاليف النقل .

---

(١) د. حماده فريد منصور ـ اقتصاديات النقل ـ مرجع سابق ص ٤٢٧ وما بعدها .

فإذا نظرنا إلى طاقم أو ربان السفينة ، فإن جنسية الطاقم له طبيعة خاصة في التكاليف ، فنجد أن الطاقم الذي يحمل جنسية الولايات المتحدة الأمريكية أو جنسية أوروبية يتقاضون رواتب ومكافآت عالية جداً ، أما الطاقم الذي يحمل جنسيات أخرى سواء من دول نامية أو شرقية فرواتبهم معتدلة ، لذا فإن طبيعة الطاقم من حيث الجنسية ليس هو المحدد الرئيسي للتأثر بتكاليف التشغيل ، ولكن إذا فرضت العناصر الأخرى وجودها ، أى إذا اجتمعت عناصر أخرى أكثر تأثيراً مع الجنسية ، وكانت هذه الأخيرة أوربية أو أمريكية فلاشك أن ذلك سيكون بمثابة ارتفاع تكاليف تشغيل السفينة هذا من ناحية أما العنصر الآخر الذي يمكن أن يحقق طفرة كبيرة في تكاليف التشغيل ، فهو عنصر التدريب والكفاءة ، فكلما كان طاقم التشغيل ذو كفاءة عالية ، كلما كان ذلك بمثابة القدرة على تشغيل السفينة باقتدار ، وبالتالي يستطيع ترشيد التكاليف إلى أقل درجة .

لذا فإن الشركة الملاحية التي تعمل بها السفينة يجب أن تختار الطاقم من خلال تلك العناصر التي يمكن أن تحقق لها وفرة في التكاليف ، فمن ناحية يجب ألا يكون الطاقم كله من جنسيات مرتفعة التكاليف ومن ناحية أخرى يجب أن يكون هذا الطاقم على

مستوى علمي وتدريبي مرتفع من أجل تحقيق أكبر قدر من الوفورات الخارجية .

٣ـ تكاليف التأمين insurance costs (١) :

هناك بعض العناصر التي تدخل ضمن التداخل الفعلي في تكاليف التأمين ، فمن ناحية نجد أن قيمة البضاعة ، فكلما كانت قيمة البضاعة كبيرة ، كلما كان ذلك بمثابة ارتفاع تكاليف التأمين ، فلاشك أن هناك من البضائع cargo التي قد تكون قيمتها الحقيقية عالية جداً كالذهب والماس ، ولاشك أن مثل هذه الحمولة يجب أن يتم التأمين عليها بأسعار مرتفعة جداً حتى وصولها إلى المقصد ، أما إذا كانت ال cargo عادية وليست ثمينة فإن أسعار التأمين عليها سيكون عادياً وبالتالي تخفض من قيمة التكاليف وعلى الرغم من أن الشاحن يتحمل جزءاً كبيراً من تكاليف التأمين إلا أن الشركة العاملة تتحمل هي أيضاً مخاطر risky كبيرة في تكاليف التأمين وخاصة إذا فقدت البضاعة وتلفت أثناء النقل . كما أن هناك علاوة على قيمة البضاعة نجد شهرة الملاك تلك السمعة أو الشهرة Owners Reputation ، تحقق جزءاً كبيراً في معدل التكاليف بمعنى أنه إذا كان مالك السفينة

(1) O'laughlin C.. " The economics of sea Transport " Oxford, 1967, P. 115 etc.

يمتاز بسمعة بحرية طيبة ويدخل في مجال تشغيل السفن منذ فترة طويلة فلاشك أن ذلك سيحقق وفورات وخاصة فيما يختص بتكاليف الموانى ، تلك التكاليف التي تدخل ضمن التسهيلات والخدمات للعملاء ، وكلما كان مالك السفينة ذو سمعة طيبة كلما كانت معدلات التسهيلات كبيرة ، أما إذا اتجهنا إلى عنصر نوعية السفينة ومدى تأثيره على معدلات التكاليف سنجد أن نوعية السفينة هذه ترجع لأحجام السفينة ، وهل هى من النوعيات العملاقة ذات الحمولات الثقيلة ، أم هى سفن عادية ليست عملاقة حمولتها متوسطة ، فإذا كانت السفينة عملاقة فلاشك أن ذلك سيكون بمثابة ارتفاع التكاليف لوجود عنصر المخاطرة وعدم الأمان ، أما إذا كانت السفينة متوسطة وحمولتها أيضاً كذلك ، فإن ذلك سيكون بمثابة انخفاض معدل التكاليف .

إلا أننا في غضون هذا الموضوع يجب أن ننوه إلى ما يوضح فكرة التكاليف الثابتة والتكاليف المتغيرة ، فالتكاليف الثابتة ، هى تلك التكاليف التي لا تتغير بتغير حجم الإنتاج ، أى تلك التكاليف التي ترتبط بالفترة الزمنية فقط دون حجم الإنتاج ، فأجور طاقم الباخرة يعتبر من التكاليف الثابتة حيث يتم الحصول عليها كل شهر ، كذا

أقساط التأمين تكون محسوبة أصلاً ، ومصروفات الصيانة كل فترة معينة تتحدد وفقاً لتحديد الأصل الرأسمالي ، أما المصروفات أو التكاليف المتغيرة ، هى تلك التكاليف التي تتغير بتغير حجم الإنتاج ، فتزيد تلك التكاليف بزيادة الإنتاج ، وتقل بانخفاض حجم الإنتاج، هذه التكاليف مثل المواد والمصروفات المباشرة أى تلك التي تدخل في عملية الإنتاج ، والقوى المحركة والأجور غير المباشرة تلك التي تعتبر عنصراً هاماً في عملية الإنتاج . هذه التكاليف تكون متغيرة من حيث عمليات الإنتاج بصورة عامة ، أما من حيث شركات الملاحة ، فإن التكاليف المتغيرة بالنسبة لها تتكون من الوقود ومصروفات الموانى ورسوم عبور القنوات ومصروفات الشحن[1] .

(١) د. محمد سليمان هديه ـ مرجع سابق ص ٣٢٤

المبحث الثالث

التحليل الكلي لتكلفة تشغيل السفينة

تتحدد تلك التكاليف بالعناصر الآتية :

١ـ الأجور والمرتبات وملحقاتها :

والتي تشتمل على الأجور الأصلية والإضافية والبدلات مثل مكافآت الإنتاج والتأمين الاجتماعي (صحي ـ عجز وشيخوخة) ونفقات إعاشة طاقم السفينة مثل نفقات الأغذية والمشروبات .

٢ـ تكلفة الوقود :

جدير بالذكر أن الآلات الديزل البحرية ، والتي تقوم بتشغيل السفينة تحتاج إلى كميات كبيرة من الوقود والزيوت ، ولما كانت تلك الزيوت والوقود في كثير من الأحيان تمثل تكلفة كبيرة ، لذا فإن هذه الوقود تعتبر العنصر الأساسي في تكلفة تشغيل السفينة ، الأمر الذي يجعل ملاك السفينة يقومون بزيادة أسعار تكلفة النقل وارتفاع نوالين البضائع من أجل تحقيق تلك التكلفة ، ويتم استهلاك وقود التشغيل في الحالات الآتية :

أ ـ الإبحـــار :

تستخدم الآلات الرئيسية للسفينة كم وقود لازمة لتسير السفينة وتشغيلها بالإضافة إلى بعض آلات الديزل المساعدة التي تقوم

بتوليد الطاقة الكهربائية اللازمة للإضاءة والخدمات ويتم احتساب هذا الاستهلاك يومياً وبصورة منتظمة .

ب ـ الميناء[1] :

يتم في الميناء استخدام الوقود على مرحلتين ، الأولى بواسطة آلات الديزل المساعدة ، تلك التي تقوم بعملية توليد الطاقة الكهربية للإضاءة والخدمات ويكون الاستهلاك في هذه الحالة قليلاً إذا ما قارناه بالاستهلاك التشغيلي ، أما في المرحلة الثانية وهي مرحلة التشغيل والشحن والتفريغ وهنا تكون آلات الديزل المساعدة في حالة توليد الكهرباء بالإضافة إلى إدارة الشحن والتفريغ وهذه الوقود قد تكون مرتفعة الأسعار والتكاليف نظراً لأن معدل الاستهلاك هنا يكون كبيراً أثناء تسيير السفينة وقيامها بوظيفتها في الشحن والتفريغ ، ولما كان معدل التكلفة الكلية للوقود يكون مرتفعاً . لذا فقد تتجه معظم الشركات العاملة في قطاع الملاحة إلى خفض تلك التكلفة إلى الحد الذي يجعل معدل الربح يقوم بمهامه الرئيسية ، ويكون تحقيق تلك التكاليف بأوجه مختلفة ، فقد يكون عن طريق رفع جودة الآلة ولاشك أن ارتفاع جودة الآلة المساعدة سيجعل منها طاقة تنظيمية لاستهلاك

---

(١) انظر : د. محمد سليمان هدى ص ١٤٠ وما بعدها .

الوقود ، لأن الآلة غير الجيدة يخرج منها عادم كبيراً يحتسب في التكلفة ولكنه لا يحقق نتيجة إيجابية .

أو قد يكون تحقيق معدل التكلفة عن طريق استخدام زيوت ثقيلة تحقق بطئ في حركة تسيير الزيوت وكفاءة عالية دون خروج عوادم وبالتالي يكون ناتج التكلفة أقل في معدل تسيير التشغيل ، أو يكون عن طريق نظام رقابة الاستهلاك للوقود والاهتمام بحالة بدن السفينة .

٣ ـ أقساط الاستهلاك :

تتعرض الأصول الثابتة بصورة عامة وسفن النقل البحري بصفة خاصة للإهلاك المادي الذي يتمثل في بعض قيمة تلك الأصول نظراً لاستمرارية إنتاجية هذا الأصل في العملية الإنتاجية بصورة عامة وعملية تشغيل السفينة بصورة عالية مما يقلل من قيمة السفينة على الأمد الطويل وقياس إهلاك السفينة هنا يهدف إلى :

أ ـ تحديد القيمة الاقتصادية للأصول الرأسمالية في فترة زمنية معينة

ب ـ تحديد مقدار الدخل الصافي الذي يمكن أن يستهلك مع الإبقاء على القيمة الاقتصادية للأصل لتشغيله بقية عمره الإنتاجي .

ج ـ احتساب تكلفة عوامل الإنتاج الاقتصادية المشتركة في العملية الإنتاجية من أجل تسعير المنتجات .

وفي هذه الحالة تقوم الشركة بخصم قسط يسمى قسط الإهلاك سنوياً ، ويخصم من الأرباح أى أنها أرباح مجنبه لحساب الأصل الرأسمالي ويكون هذا القسط ممثل في المعادلة الآتية :

قسط الإهلاك = (ثمن الأصل الرأسمالي + مصروفات رأسمالية ـ الخردة) / (العمر الإنتاجي للأصل الرأسمالي)

<u>لذلك يجب وضع الاعتبار عند تحديد أقساط الإهلاك :</u>

١ـ ثمن الأصل الرأسمالي : وهو يمثل ثمن شراء هذا الأصل وتكاليف تركيبه .

٢ـ العمر الافتراضي ، تلك الفترة التي يحددها كتالوج الأصل الرأسمالي فقد تكون عشر سنوات أو عشرين سنة ، يكون خلالها هذا الأصل قادر على العملية الإنتاجية بنجاح وإن كانت تقل القدرة تدريجياً كلما قلت قيمة الأصل .

٣ـ قيمة الأصل كخردة ، أى قيمة الأصل الرأسمالي ، بعد إنتهاء عمره الإنتاجي ، فلكى يتم احتساب القسط القادر على إعادة شراء هذا الأصل يجب وضع في الحسبان ملكية هذا الأصل كخردة .

٤ـ رسوم ومصروفات الموانى ، وهذه المصروفات من واقع جداول يحدد بها جميع المصروفات التي تنفق في الميناء كذا مصروفات الخدمات والحراسة ورسوم التراكي على الرصيف بالإضافة إلى مصاريف الموانى الاحتياطية ، أى تلك الموانى التي تضطر السفن إلى دخولها مضطرة دون أن تقوم بعملية شحن أو تفريغ .

٥ـ تكاليف الصيانة والإصلاح ، وتختلف تكاليف الصيانة عن تكاليف إصلاح السفينة ، فالصيانة يقصد بها عملية صيانة دورية وباستمرار للمحافظة على السفينة في تشغيلها وأمانها باستمرار ، وتدخل في مصروفات التشغيل أما إصلاح السفينة يقصد به تلك الإصلاحات الجوهرية التي يقوم بها المالك عند حدوث أى حادث للسفينة أى إصلاح جوهري يعطل السفينة عن أداء مهامها ، ولاشك أن هذه المصروفات تدخل ضمن التكاليف الرأسمالية .

٦ـ التأمين على جسم السفينة :

وتشمل التأمين على طاقم السفينة ، والتأمين على جسم السفينة ذاتها ، ولاشك أن عملية التأمين تختلف وفقاً لطبيعة السفينة نفسها وطاقمها ، فالسفينة ومالكها ذات السمعة الطيبة والإدارة الناجحة يكون هناك تسهيلات في التأمين عليها أما إذا كانت السفينة ومالكها غير منتجة أو بها من الأعطال مالا يجعلها أصل رأسمالي

منتج فيكون التأمين عليها صعباً وتتحدد هنا مسئولية شركات التأمين ، كذا يختلف التأمين وفقاً لجنسية الطاقم فدائماً التأمين على طاقم جنسية أجنبية يكون مرتفع القيمة حيث عنصر الأمان والمسئولية السياسية ، أما الطاقم الوطني فإن مسئولية الدولة من حماية موجودة بفضل الدساتير والقانون .

٧ـ رسوم عبور القنوات :

هذه الرسوم تدفع نظير تسهيل تسيير السفينة في الوقت والوقود والتكاليف .

٨ـ تكاليف مناولة البضائع :

وهى التكاليف التي تدفع لطاقم العمال الذي يقوم بنقل البضاعة وشحنها وتصريفها ، وتحسب هذه التكاليف منفصلة نظراً لأنها تزيد أو تنخفض على حسب كميات البضائع المنقولة أو المشحونة وتختلف هذه التكاليف أيضاً من ميناء لآخر على أثر مستويات الأجور بكل ميناء والإمكانيات العينية المتاحة ، وتختلف أيضاً على أساس حجم السفينة ، وعدد فتحات العنابر التي تخرج منها البضائع ، بالإضافة إلى طبيعة البضاعة التي يتم شحنها أو تفريغها ، فالبضاعة التي تم شحنها (صب) مثل الزيوت مثلاً يكون عادة أسرع من معدل شحن البضائع المعبأة في بالات ، كذا فإن هذه الأخيرة أسرع في شحنها

من البضائع المختلطة حيث أن البضائع التي يتم شحنها في بالات توضع في حاويات مستقلة ليسهل نزولها من فتوحات السفينة .

الفصل السادس
النقـــل الجـــوي

الفصل السادس

النقل الجوي

Air Transport

تقديم :

على الرغم من أن لكل وسيلة من وسائل النقل مزاياها المستقلة ، إلا أن وسيلة النقل بالطائرات تعد وسيلة نقل متميزة عن غيرها من الوسائل الأخرى ، فهذه الوسيلة تتميز بميزات مرونة طلب جامدة لأن الطلب عليها يأتي من طبقات متميزة من ذوي الدخول المرتفعة ، وعلى الرغم من ذلك فإن النقل بالطائرات له مزايا خاصة بصرف النظر عن هذه الانضباطات ، فهناك بعض السلع التي لا يمكن نقلها إلا عن طريق الطائرات ومن هنا يجب أن نتجه إلى استبيان الآراء ونقلها بوضوح للقارئ من خلال العناصر الآتية :

١ـ تحديد مفهوم النقل الجوي .

٢ـ شرح الأهمية الاقتصادية للنقل الجوي .

٣ـ تحليل الخصائص التي يمكن أن تنتمي إلى صناعة النقل الجوي .

٤ ـ المقارنة بين تكاليف النقل الجوي وتكاليف النقل البحري .

مفهوم النقل الجوي :

يعني النقل الجوي السير في أجواء السحب ، وتحت مظلة رب العباد ، تنقل كل من الأشخاص والبضائع بعيداً عن كوكب الأرض ذلك الكوكب الملئ بالضوضاء والتلوث ، لذا فإن وسيلة النقل بالطائرات تنقل الأشخاص من مكان الضوضاء noise والتلوث لتحلق به في سماء الهدوء والمتعة ، إلى جانب ما سبق فإن وسيلة النقل بالطائرات هي وسيلة تتضمن عقد بين الراكب أو صاحب البضاعة وبين شركة الطيران من خلال تذكرة الطيران ، أو قسيمة نقل البضائع تكون الشركة مسئولة عن توصيل المنقول سواء كان شخصاً أو بضاعة إلى المكان المتعاقد عليه ، وتكون الشركة مسئولة مسئولية تعاقدية عن أى ضرر يحدث للمنقول سواء من خلال التعويض المادي عن تلف البضاعة أو حياة الراكب ، وتتضمن أيضاً وسيلة الطيران ارتفاع مستوى خدماتها . سواء من حيث الهدوء ، أو من حيث متعة الركوب . أو من خلال الخدمة المتميزة للراكب .

وتتميز وسيلة النقل بالطائرة ، بأنها وسيلة مرتفعة التكاليف نظراً لمستوى الخدمة المتميزة وسرعة انتقال المنقول في الوقت المحدد بل أن هناك بعض أنواع من الطائرات التي تقطع المسافة بين لندن ونيويورك في أقل من أربع ساعات ، في حين تقطع الطائرات الأخرى

هذه المسافة في أكثر من سبع ساعات ، كما أن السعة النقلية المتزايدة للطائرات تعد من أهم خصائص النقل الجوي التي لا يضاهيها في ذلك وسائل مماثلة .

الأهمية الاقتصادية للنقل الجوي :

على الرغم من ارتفاع تكلفة النقل الجوي ، سواء كان ذلك بالنسبة لنقل البضائع أو إعاقة متوسطي الدخل على الاستمتاع بهذه الوسيلة نظراً لارتفاع أسعارها بالنسبة لمتوسط دخلهم إلا أنه ورغم ذلك فإن نقل بعض السلع لا يمكن أن تحدث إلا بواسطة الطائرات ، فسلع الرفاهية article of astination المستوردة لا يمكن أن تنقل إلا بالطائرات نظراً لاحتمال تعرضها للتلف في أى وسيلة أخرى ، كذا نقل الزهور والأدوية والفواكه الطازجة لا يمكن لها أن تتحقق إلا من خلال وسيلة نقل سريعة تحقق هذا الطلب ، وعلى ذلك فإن الطلب على الزهور يعتبر جامد المرونة . كذا الطلب على الأدوية ، وإن كان الطلب على الأدوية يعتبر من السلع الضرورية التي لا يمكن الاستغناء عنها ، إلا أن الطلب على الزهور ليس كذلك ، بل هى سلع كمالية بمعنى أن الفئات التي تقوم بعمل مناسباً معينه تضفي عليهم جواً من السعادة والسرور مستخدمين من الزهور وسائل لمتعتهم ، وعلى ذلك نجد أنفسناً أمام خاصية محددة وهى أن وسيلة النقل بالطائرات تحقق

مصدر لتلبية الطلب المتزايد على هذه السلع المطلوبة ، ولما كانت تلك السلع إما ضرورية أو كمالية مطلوبة ، فإن الطلب عليها جامد المرونة ، لأن ليس لها بديل ، وإذا كان هناك بديل للأدوية ، فقد يكون بديل ناقص لا يحقق المطلوب ، فدواء vibramicine مثلاً مطلوب لأمراض المثانة البولية بالإضافة إلى دواء Macradantine فإن وجود أى بديل لهما لن يحقق الشفاء التام للمريض ، وبالتالي فإن المريض يقوم بطلب هذه الأدوية حتى ولو ارتفعت أسعارها لارتباطها بحجم طلب أصلي وهو العلاج ، كما أن الزهور يمكن أن يكون لها بديل يتمثل في الزهور الصناعية التي تحقق الزينة والشكل الجميل ، إلا أنه يبقى للزهور الطبيعية رونقها وجاذبيتها attraction التي لابديل عنها فتظل رائحة الزهور الطبيعية الجميلة لا بديل عنها ، كما أن رائحة الياسمين مثلاً لا يمكن أن يقاومها شخص قريب لها ، بالإضافة إلى المتعة الحسية من رائحة الزهور داخل أى قاعة أو مناسبة سعيدة ، مما لاشك فيه أن هذا الجمال الحسي لأى مناسبة جميلة لا يمكن أن يكتمل عناصرها بدون رائحة الزهور بالإضافة إلى رائحة البارفانات داخل المكان (وإن كان لنا بعض التحفظات على شرعية استخدامها وسط الاختلاط المفترض) .

وعلى ذلك فإن الطائرات تحقق المطلوب من تلبية حجم الطلب المتزايد على هذه السلع التي لا يمكن أن تنتقل إلا بهذه الوسيلة الهامة وبالتالي تحقق زيادة في الدخل القومي نتيجة استيراد هذه السلع وبيعها بأكبر من أسعار استيرادها ، أو تصديرها والحصول على أسعار تصدير تفوق أسعار إنتاجها .

خصائص صناعة النقل الجوي :

إذا دققنا النظر إلى خصائص النقل الجوي ، فسنجد أنه من البديهي ارتفاع معدل تكلفة صناعة أسطوله ، وكما قلنا من قبل ارتفاع تكلفة السفر بالطائرات ، ولاشك أن ارتفاع تكلفة السفر بالطائرات لابد وأن يكون له أسبابه ، فإذا كانت الأسباب الشكلية للمسافر وهى توفير الراحة والمتعة والسرعة متوافرة ، إلا أن هناك أسباب أخرى جوهرية منبثقة من ارتفاع التكلفة وذلك على النحو التالي :

١- ارتفاع تكاليف تصميم الطائرة وإنتاجها ، إضافة إلى ارتفاع تكاليف الأبحاث الخاصة بتطوير الطائرة ، فقد قدرت تكاليف إنتاج الطائرة الكونكورد مثلاً عام ١٩٧١ ١٢,٥٠ مليون جنيه استرليني ارتفعت إلى ٢٥ مليون جنيه استرليني عام ١٩٧٦ ، وهكذا فإن عناصر الأسطول الجوي لأى دولة يتكلف ملايين الدولارات الأمر الذي يجعل صناعة النقل الجوي من الصناعات كثيفة رأس المال نظراً لاحتياج هذا

الأسطول لعدد كثير من الطائرات لتغطية حجم الرحلة والطلب على هذه النوعية من وسائل النقل[1] .

٢ـ تنوع أسطول النقل الجوي ، فلاشك أن أسطول النقل الجوي كما سردنا يحتاج إلى عدد كبير من الطائرات لتغطية الرحلات المطلوبة إلا أن هذا العدد لا يمكن أن يكون من نوعية واحدة من الطائرات وهى صفة موجودة لكافة أساطيل النقل الجوي لأى شركة طيران فهناك البوينج أو ال دي سي ١٠ ، وال إيه ٣١٠ وغيرها من أنواع الطائرات المختلفة ، ولاشك أن أنواع هذه الطائرات تؤدي إلى اختلاف كفاءة الأشخاص من حيث أطقم الفنيين أو أطقم القيادة ، وبرامج التدريب وقطع غيار الطائرات ، وهو ما يؤدي إلى ارتفاع معدل التكلفة بصورة أكبر[2] .

٣ـ إلى جانب ارتفاع تكاليف إنتاج الطائرات ، نجد أن هناك بعض الخصائص الأخرى التي تنفرد بها صناعة الطائرات أو النقل الجوي ، كما يجب أن يطلق عليه ، وهذه الخصائص تتضمن القيود السياسية تلك الخاصية التي تنبثق من طبيعة النقل الجوي من طبيعة الحدود

---

(1) Stubbs , P. C and athers " Transport economics " London , 1984 P. 200 etc

(2) Lononqist, S : Canadian fact, inside SAS international 1991 P. 5

السياسية للدول الأخرى ، وبالتالي فإن ذلك يجب أن يكون بمثابة إشارة خطر للدول الأخرى من وجود طائرات تحمل جنسيات أخرى تحوم فوق أراضيها ، وبالتالي كان ولابد من وجود تشريع دولي يقوم بوظيفة تنظيم هذا الاتجاه الخطر وقد انبثق عن اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ وجود منظمة دولية للملاحة الدولية تسمى المنظمة الدولية للملاحة الجوية international civil Aviation organization ويطلق عليها اختصار (ICAO) الإيكاو ، إلا أن هذه المنظمة لم تكن هى الوحيدة في محاولات الدول لتنظيم مرور الطائرات ، فقد اتجهت التكتلات الاقتصادية إلى عقد أكثر من اتفاقية للنقل الجوي من أجل وجود منظمات دولية أكثر لتنظيم عملية حماية المجالات الدولية للدول الأخرى ، ونركز في ذلك على سعى المفوضية الأوربية لإنشاء نظام تبادل المعلومات عن الطائرات بين الدول الأوروبية .

ولكن هل القيود السياسية هذه قد تؤدي إلى الضغط السياسي على دول الطائرات المختلفة في سماء الدول الأخرى ، لاشك أن هذا قد حدث فعلاً كنوع من الضغط السياسي على الدول لتحقيق مطلب معين في المجتمع الدولي[1] ، وهو ما حدث بالنسبة للحظر الذي فرض على

---

(1) faulks, R. W , Principles of transport, London 1990 P. 176 etc

ليبيا لإجبارها على تسليم المشتبه فيهم في قضية لوكيربي الأمريكية سنة ١٩٩١ .

وإلى جانب القيود السياسية ، يوجد على الجانب الآخر القيود العسكرية ، والقيود العسكرية هذه تعني وجود بعض الاتفاقيات الدولية التي تمنع اختراق المجال الجوي لأى دولة تكون في ظروف حرب سواء كانت الدولة أحد طرفي الحرب أو كان ذلك بمثابة حماية مجالها الدولي تخوفاً لأى نوع من أنواع العمليات العسكرية وقد حدث ذلك في حرب أكتوبر ، فقد حظر على أى طائرة اختراق المجال الجوي المصري أثناء المعركة ، كذا في حرب تحرير الخليج ١٩٩١ والمعروفة باسم عاصفة الصحراء .

ولاشك أن هذه الإجراءات تغير من مسار الرحلات إلى مجالات جوية أخرى مما يؤدي إلى رفع معدل تكلفة الرحلة وتكبد شركات الطيران خسائر كبيرة قد لا تحصل فيها على أى تعويض نظراً لعنصر القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ ، كما يمكن أن نسرد خصائص أكثر لوسائل النقل الجوي فنضيف إلى ما سبق خاصية غاية في الأهمية وهى التطور الدائم والمستمر لوسائل النقل الجوي سواء من حيث الطائرات ، أو من حيث موانئ الطائرات ، فنجد مثلاً أن موانئ الطائرات دائماً

في تطوير مستمر بتدخل أكثر عناصر التكنولوجيا في صناعتها فقد تدخلت أجهزة حديثة في مطارات الدول المتقدمة بل النامية أيضاً لكشف أى أجهزة مخالفة أو حتى لاكتشاف أى حمولات صلبة تعترض تحقيق الأمن ، ولاشك أن ذلك يرفع من معدل التكلفة ، والأهم من ذلك تطور صناعة الطائرات فيها ، فنجد مثلاً أن منذ صناعة الطائرات نجد أن معدل السرعة للطائرة منذ نهاية الحرب العالمية الثانية كانت حوالي ٢٠٠ ميل / ساعة وصلت الآن في نهاية التسعينات إلى أضعاف هذه المسافة فقد بلغت مسافة الطائرة كونكورد حوالي ٣٢٣٠ كم / ساعة والبوينج ٧٤٧ (٢٩٠٠ كم / ساعة) والطائرة التو بوليف الروسية حوالي ٢٤٩٤ كم / ساعة ، وهذا ما يؤكد مدى التطور الحالي في مجال النقل الجوي .

ولاشك أن طرق النقل الجوي تحقق للدولة أكثر من فائدة ، فهى إلى جانب أنها مظهراً من مظاهر السيادة الوطنية إلا أنها أيضاً مصدراً من مصادر الدخل القومي ، والذي يتمثل في رسوم هبوط الطائرات والإيواء والانتظار والجمارك والخدمات المساعدة أثناء الخروج والعودة إلى غير ذلك من الإمكانيات المرتفعة التي تحقق للدولة كثير من مصادر الدخل القومي .

تكاليف النقل الجوي (١) :

مما لاشك فيه أن أى تكاليف تؤثر في معدل الربحية ، فالربحية تعني الإيرادات مطروحاً منها معدل التكاليف ، وتكاليف تشغيل الطائرة من العناصر المؤثرة في تحديد ربحية شركات الطيران ، وتتدخل العناصر الآتية في تحديد تكاليف تشغيل الطائرة :

١ـ تكاليف التشغيل .

٢ـ مسافة الرحلة .

١ـ تكاليف التشغيل :

وتتضمن تكاليف التشغيل كل من تكاليف طاقم الطائرة crew costs وتكاليف الوجبات Meals costs ، وتكاليف الزيت والوقود oil and fuel وتكاليف رسوم الهبوط والملاحة الجوية ، وتكاليف الإصلاح والإهلاك ، وتكاليف خدمة المسافرين .

وعلى أثر هذه العناصر فإن تكاليف الرحلة تتغير وفقاً للطاقة الاستيعابية للطائرة ، وكذا اختلاف مسافة الرحلة ، فكلما كانت الطاقة الاستيعابية للطائرة أكبر ، كلما كان تكلفة المقعد أقل تكلفة بعكس إذا كانت الطاقة الاستيعابية أقل فإن تكلفة المقعد يكون أعلى تكلفة ، هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى نجد أن مسافة الرحلة

---

(1) Stubbs, P. C athers, transport Economics, op, cet, P. 195 etc.

تؤثر في تكلفـة التـشغيل حيـث تـنخفض تكلفـة الراكـب / كيلـو مـتر كلما كانـت مـسافة الرحلـة أطـول وتزيـد التكلفـة كلمـا كانـت مـسافة الرحلة أقل .

ولكـن كيـف يمكـن لـشركة الطـيران أن تخفـض مـن تكـاليف التشغيل بصفة عامة ، والإجابة تنحـصر في نجـاح الـشركة في تحديـد العناصر التي تؤثر على معدل التكاليف . فالطائرة التي تمتاز بمحرك واسع ، وتحقق سرعة عالية في الوصـول . بلاشـك أنهـا سـتستطيع أن تحقـق أكـبر معـدل حجـز في الطاقـة الاسـتيعابية وبالتـالي سـتكون إيراداتهـا أكـبر مـن غيرهـا ، وعلـى الجانـب الآخـر ، إذا نظرنـا إلى عناصـر التكلفـة الأخـرى سـتجدها رواتـب طـاقم الطـائرة وتكـاليف الوجبـات وتكـاليف الزيـت والوقـود . فلاشـك أن نجـاح الـشركة في التعاقد مع طاقم طائرة يحصل علـى رواتـب أقـل سيكون مـن العناصـر التي يمكـن أن يخفـض مـن تكـاليف التـشغيل فمـن المعـروف أن طـاقم أمريكي أعلـى راتبـا مـن طـاقم باكـستاني أو هنـدي ، بالإضـافة إلى أن طائرة مصنعة تكنولوجياً أعلى من غيرها سيكون لديها كفاءة في تـوفير الوقود وزيت الطائرة بالإضافة إلى كفاءة طاقم الطائرة . وقائـد الطـائرة الذي يعتبر أحد العناصر الأساسية في تحقيق وفورات في التكاليف كما

أن زيادة تكرار الرحلة ، يؤدي إلى ارتفاع معدل الإيرادات وخفض معدل التكلفة . فالخطوط القصيرة مرتفعة الكثافة تحقق معدلات أكبر من الطاقة النقلية الطويلة حيث تتكرر الرحلة في الخطوط القصيرة ، فخط لندن / باريس مثلاً من الخطوط القصيرة ذات الكثافة العالية في الطاقة النقلية . وبالتالي تحقق أكبر عائد وأقل تكلفة ، وأضف إلى ذلك مواسم السفر وزيادة حجم الطلب خلال تلك الفترة ، فنجد أن موسم الحج والعمرة على الخطوط السعودية ومصر للطيران وباكستان وجميع الدول الإسلامية وأثناء فترة الأجازات بالنسبة للمدرسين على جميع الخطوط التي يوجد بها إعارات المدرسين ، كل هذه الأماكن والمواعيد تحقق زيادة في معدل الطلب على السفر على الخطوط الجوية . مما يحقق معه زيادة في الطاقة النقلية ، وانخفاض في معدل التكاليف .

ومن ناحية أخرى سنجد أن هناك بعض الاعتبارات التي تتدخل لتخفض من معدل التكاليف . فنجد أن الأسطول الموحد من الطائرات يحقق معدل وفورات أكبر من التكاليف ، وذلك بالنسبة للصيانة والتدريب وقطع الغيار ، كما أن الشركات العملاقة تستطيع أن تحصل على خفض في تكاليف الحجز الآلي والاستثمار في الطائرات

، فالشركات العملاقة تستطيع أن تحصل على أسعار مخفضة عند شراء طائرات إذا ما قارناها بالشركات ذات الأسطول الأصغر ، كما أن عدد أسطول الطائرات يؤثر في معدل التكاليف فالشركة ذات أسطول طائرات مكون من خمس طائرات سيكون معدل تكاليف الصيانة وقطع الغيار يعادل ٣٥ ٪ من تكاليف التشغيل الفعلية ، في حين أن أسطول يتكون من خمسين طائرة تنخفض فيه معدل التكاليف إلى ١٥ ٪ للطائرة[١] .

وعلى الرغم من ارتفاع تكاليف النقل بالطائرات إلا أن لها مزايا عديدة قد تخفض من حدة هذه العيوب وتجعلها خاضعة لقانون البقاء للأصلح إلا أن العيب الذي لا يمكن التغلب عليه هو تأثر النقل الجوي بالأحوال الجوية وعلى الرغم من أن هناك بعض الأبحاث لإعادة تحسين أجهزة التوجيه والإرشاد بالإضافة إلى أجهزة الأمان إلا ان ذلك لن يكون حل حاسم في التغلب على مثل هذه التأثيرات الطبيعية[٢] .

(1) Look at, Vine , P.j, " Marketing stvalegies utilization of The world wild wells of intenet by Commercial Air lines 1995 .

(٢) انظر .. د. سعد العشماوي ، ص ٩١ – ٩٢

الفصـــل السابـــع
تنظيمات الشحن والتفريغ

الفصـــل السابـــع
تنظيمات الشحن والتفريغ
Handling

تقديم :

إن عملية الشحن والتفريغ هى العصب الحقيقي لاقتصاديات النقل ، فبدون أن يتم تحميل المنقول على الوسيلة التي تتجه نحو المقصد نظير أجر متفق عليه ، لن تكون هناك اقتصاديات نقل بالمعنى العلمي ، بل قد تقتصر شكل وسيلة النقل على الراكب فقط ، وهذه الأخيرة قد لا تحقق أى طموحات للمستثمر أو ما قد وصفناه بأن تعريفه وسيلة النقل دائماً مسعرة من قبل الحكومة ، إلا أن تحميل البضائع ونقلها هى التي يعتمد عليها المستثمر في تحقيق أرباح يغطي بها تكاليفه ، وعلى ذلك يتضمن هذا الفصل النقاط الآتية :

١ـ تحديد مفهوم الشحن والتفريغ .

٢ـ الفرق بين أنواع الشحن في مختلف أنواع وسائل النقل .

٣ـ المقارنة بين الحاويات البرية والبحرية .

٤ـ تحليل عيوب الشحن في المواني .

تحديد مفهوم الشحن والتفريغ :

تتجه كل الآراء إلى تحديد مفهوم للشحن على أنه عمل يتم من خلالـه تحميـل طاقـة استيعابية في وسيلة نقـل مناسـبة ، مـن أجـل توصيلها إلى محطة المقصد مقابل أجر متفق عليه .

ولاشك أن الطاقة الاستيعابية يقصد بها المنقول مـن البـضاعة ، وتختلف عملية النقل وفقاً لظـروف المنقـول أو المـشحون ، فقـد يكـون منقولاً صلباً وقد يكون منقول سائل ، وبالتـالي تختلـف وسـيلة النقـل التي ستقوم بهذه الوظيفة وعما إذا كان صباً Bulk cargoes أو سائلة Spilled بالنسبة للمنقول الصلب ، يتم شحنه إما في سيارات نقـل أو عربات السكك الحديدية ، أما إذا كـان منقـول سـائل ، فإنـه يـستلزم وضعه إما في أنابيب ، أو حاويات (براميـل) يـتم غلقهـا ووضـعها في وسيلة نقل بحرية .

وتتخـصص حـاملات البـضائع الـصب البحريـة في نقـل شـحن البـضائع الـسائلة وهـى تلـك الـتي تـسمى بالنـاقلات المخصصة لنقـل الـسوائل النباتيـة والحيوانيـة والبتروليـة والغـازات الـسائلة وتتـسم عنابرها بقواطيـع طوليـة بطـول الناقلـة لمنـع تحـرك ومـرور الـسوائل المشحونة ، وتـشمل هـذه النـاقلات الـبترول الخـام ، ونـاقلات الغـاز الطبيعي .

أما نقل البضائع الصلبة ، إما أن تكون بواسطة عربات السكك الحديدية ، أو السيارات أو سفن الصنادل ، وهى التي يمكن لها حمل أنواع مختلفة ومتعددة مثل المعادن والأخشاب وحاويات البضائع .

ولاشك أن عملية الشحن تتم إما عن طريق مقاولين من الباطن أو عن طريق مقاول الشحن ، ومقاولين الباطن يتم التعاقد معهم من خلال محطة الشحن ، لتوصيل البضاعة إلى المقصد ، أما مقاول الشحن فهو الذي يقوم بشحن البضاعة ووضعها في مكان الشحن فإذا كانت سيارة فيكون مسئول عن نقلها وتوصيلها ، وإذا كانت سكة حديد فتكون الهيئة المسئولة عن توصيل المنقول ، أما إذا كان وسيلة بحرية فيكون المقاول من الباطن هو المسئول عن توصيلها إلى محطة المقصد .

ولاشك أن ذلك يكون مقابل أجر متفق عليه ، أيا كانت الوسيلة التي يتم بها ، إلا أن هناك معياراً آخر هو معيار التعويض الذي يستحقه صاحب المنقول . إذا ما تعرضت البضاعة للتلف أو الضياع أثناء الرحلة ، ويرجع صاحب البضاعة على صاحب وسيلة النقل أو الشركة أو الهيئة المهيمنة على وسيلة النقل.

فلسفة الشحن والتفريغ :

تقتضي فلسفة الشحن والتفريغ ، إتمام الهدف أى وصول البضاعة إلى محطة المقصد ، بأقل تكلفة ممكنة ، ولاشك أن هناك أكثر

من عنصر قد يؤثر على عملية التكاليف ، فقد ينتقل المنقول بوسيلة نقل ما ن ثم يتم نقله مرة أخرى بوسيلة نقل أخرى من محطة الوصول إلى محطة المقصد ، وبذلك يقتضي الأمر استخدام أكثر من وسيلة نقل . فترتفع التكلفة ، وقد يقتضي الأمر شحن وتفريغ المنقول أكثر من مرة في الرحلة وذلك في النقل الدولي ، وخصوصاً إذا مرت البضاعة على أكثر من دولة يقتضي إعادة شحنها مرة أخرى ، ولاشك أن عملية التكاليف هذه تقتضي أن تقوم الجهة المسئولة عن الشحن والتفريغ بضغط التكاليف إلى أكبر قدر ممكن وذلك وفقاً للإجراءات الآتية :

١ـ تحميل البضاعة على مقطورات ، ثم يتم تحميلها في عربات القطارات في المسافات الطويلة ، فإذا ما وصلت إلى محطة الوصول يتم نزع المقطورات كما هي محملة ووضعها في السيارات ، وبالتالي تنخفض تكاليف الشحن والتفريغ إلى أقصى درجة .

٢ـ استخدام نظام الحاويات containers في نقل البضاعة وذلك كما لو استخدم حاويات (صناديق أو سيارات) توضع فيها البضاعة ويتم وضع هذه الحاويات في أماكن مخصصة لها في عربات السكة الحديد أو السفن ، ولاشك أن تلك الحاويات تخفض من تكلفة النقل إذا ما استخدمت بأحجام كبيرة ، وبالتالي تختصر عدد الرحلات . وجدير

بالذكر أن تلك الحاويات قد تم ظهورها وبقوة في فترة ستينات القرن العشرين ، الأمر الذي جعل هناك سفن صممت خصيصاً لتحميل الحاويات . وعادة ما تصنع هذه الحاويات من مواد لا تتأثر بالعوامل الجوية أو الصدمات أو الاهتزازات التي تتعرض لها Vibration الشحنات المنقولة مع تزويدها بجوانب عازلة للحرارة والرطوبة الأمر الذي يجعلها تنقل كل الأدوات الصلبة الدقيقة من التلفزيونات والمنتجات الزجاجية ، كما يوجد حاويات لنقل البضائع السائلة ، كما توجد حاويات لنقل البضائع ذات الأغراض الخاصة مثل المزودة بأجهزة تكييف أو تدفئة بما يتفق مع طبيعة البضاعة ، وهو ما يقلل من تكاليف الشحن بعدم حدوث أى تلفيات أو فاقد ، كما يقلل من احتمالات العبث والسرقة .

٣- ومن خصائص الحاوية التي يمكن أن تقلل من تكاليف الشحن والتفريغ ، أن الحاوية يتم قفلها واحكامها بواسطة رجال الأمن والجمارك في محطة الشحن ، ولايتم فتحها إلا من خلال صاحب البضاعة ويمتنع فتحها مرة أخرى في محطة التفريغ وذلك بسبب إغلاقها بواسطة رجال الأمن والجمارك ، مما لايستدعي فتحها مرة أخرى .. اللهم إلا عملية التأكد من غلق الأقفال على الحاوية ، ولاشك

أن ذلك تخفض من تكاليف فتح الحاوية مرة أخرى في محطة المقصد وتفتيشها كذا اقتناع تعرض البضاعة للسرقة ، ويؤكد ذلك عدم معرفة أى شخص خارجي بمحتويات الحاوية نظراً لإحكامها وعدم معرفة محتوياتها ، حيث أنها تأخذ رقماً لدى الجمارك ولا بد أن تكون مسجلة بحيث يتم الإبلاغ عنها إلى محطة المقصد بالرقم ولاشك أن تلك الإجراءات تخفض من تكاليف التفريغ في محطة المقصد ، ويكون تفريغ روتيني القصد منه ـ إنزال المنقول من وسيلة النقل وتسليمها إلى صاحبها فقط .

صعوبات الشحن والتفريغ بواسطة الحاويات :

أولاً يجب أن نعلم أن استخدام الحاويات مكلف جداً حيث أن حجم الحاويات يكون كبيراً جداً إذ تبلغ حجم الحاوية الواحدة ٨ قدم عرضاً وارتفاعاً ويبلغ طولها حوالي أربعون قدم .

ويبلغ طول الحاوية الأكثر شيوعاً حوالي ٢٠ قدماً ، وتتفاوت شحنة الحاوية ما بين طن إلى أربعين طن من الطاقة التحميلية لعربات السكة الحديد . أما حاويات السفن فقد تم تصميم سفن جاهزة لاستقبال الحاويات كما نوهنا سلفاً .

إلا أن أهم المشاكل التي تواجه استخدام شاحنات الحاويات[١] هو معدل الاستثمار الضخم الذي يتطلبه التعامل في الحاويات ، وهذا يجعل العائد على الاستثمار طويل الأمد ، أى يصل إلى فترة عشرة سنوات من التشغيل لتصبح الحاوية استخدامها اقتصادياً economic working إلى جانب أن هذا الاستثمار لا يتصل بالاستثمار في الحاويات فحسب ،بل يتصل أيضاً بتجهيز السفن التي ستنقل الحاويات بروافع وتركيبات الحاويات في كافة الظروف وهذا ما يعني أن معدل الاستثمار في الحاويات investment of containers يصبح ضخماً جداً فيشتمل على الحاويات ، والاستعداد لها في السفن وكذا عربات السكك الحديدية ، ونجد على النظير الآخر أن تكلفة شحن الحاويات تمثل عبئاً اقتصادياً على الناقل وخصوصاً في رحلة العودة إذ ستمثل طاقة إضافية ضائعة في حالة عدم استخدام الطاقة الاستيعابية . والحقيقة أننا نرى أن نقل الحاويات لابد أن يكون متوازياً في الحجم والوزن بحيث يكون هناك حاويات ذات أحجام صغيرة توضع بها السلع ذات القيمة العليا ومرتفعة الثمن ، بحيث يكون تكلفة نقلها مرتفعة الأسعار نظراً لارتفاع قيمة محتوياتها ،

(١) انظر د. سعد الدين عشماوي-مرجع سابق ص ١١٣ وما بعدها .

وبحيث يكون ذلك بمثابة انخفاض معدل التكلفة النهائي للحاويات ، لأن الحاويات الكبيرة ورغم ارتفاع أسعار نقلها إلا أن ذلك لن يحقق طموحات الناقل ، لذا فإن ارتفاع تكاليف نقل حاويات سلع الرفاهية ستخفض إلى حد ما من قيمة تكلفة حاويات البضائع الكبيرة ، آخذا بنفس القاعدة المتبعة في النقل البري وهى أن رفع أسعار التعريفة بالدرجة الأولى ، تخفض من أسعار تكاليف الدرجة الثانية ، أى أن ارتفاع أسعار الأولى ، لا يكون بنفس تكلفة هذه الدرجة ، ولكن ما يزيد عن التكلفة يؤخذ في حسبان خفض تسعير الدرجة الثانية ، الأمر الذي يكون في النهاية بمثابة خفض تكاليف النقل بصفة عامة .

وهناك عناصر أخرى تؤثر على عنصر التكلفة في الحاويات ، ألا وهى مشكلة تعرض محتويات الحاويات للتلف أو العطب ، وذلك في حالة تعرض الحاوية للرطوبة ، أو الضوء الزائد الذي يتعارض مع طبيعة محتويات البضاعة ، وخصوصاً إذا تم فتح الحاوية في ترانزيت أكثر من دولة ، ولاشك أن ذلك يكون بمثابة ضياع محتويات الحاوية ، ونرى ضرورة عقد اتفاقيات دولية تنص على عدم فتح الحاويات إلا بمعرفة رجال الجمارك والأمن في دولة الأصل فقط ، ولا يتم فتحها

بعد ذلك ولكن يتم التأكد في محطات الدول الأخرى من سلامة الغلق بمعرفة فنيين في هذا المجال .

وجدير بالذكر أن مثل هذه المشاكل قد تقل إلى حد ما إذا كانت تلك الحاويات مملوكة لصاحب البضاعة المنقولة ، إذ أنه في هذه الحالة لن يتجه إلى شرائها إلا إذا تأكد من حجم الطلب على نقل البضاعة التي سيتم نقلها بالحاوية ، ويوازن بين تكاليف النقل وتكاليف الاستثمار في الحاوية ، كما أن هناك بعض الشركات التي تقوم بالاستثمار في الحاويات فقط التي تقوم باستثمارها للغير نظير أجر معلوم ، ولاشك أن المقاول الذي يقوم باستثمار هذه الحاوية لن يقدم على استثمارها إلا بعد تحليل العرض من السلع والطلب على النقل بالحاوية ، ويتحمل العبء الاقتصادي في هذه الحالة مقاول النقل ، أما إذا كانت نقل هذه الحاوية ملكاً لمجموعة من المقاولين سواء كانوا من الباطن أو مقاولي محطة الأصل ، فإن ذلك ستكون بمثابة ارتفاع في تكلفة النقل نظراً لارتفاع تكاليف النقل بالحاوية .

الشحن والتفريغ وأثره على معدل التكاليف في مصر :

ترتبط عملية الشحن والتفريغ بمعدل التكاليف وخصوصاً إذا ما وجدنا وسائل نقل مرتفعة التكاليف ، وحيث أن قطاع النقل وثيق الصلة بكل من التجارة الداخلية والخارجية وقطاع الاستيراد والتصدير لذا فإن

وجود الحاويات والبضائع على أرصفة الموانئ نتيجة سوء عملية الشحن والتفريغ من ميناء إلى آخر يحمل صاحبها تكلفة فوق طاقته ويؤثر بالتالي على العملية الاستثمارية ككل .

ومن أجل ذلك طالب البعض بأن مصر تحتاج إلى ميثاق وطني للنقل يتضمن تطوير حركة النقل الداخلي والخارجي ويتم تنفيذه خلال خمسين عاماً من أجل الوصول بحركة التطوير المطلوبة والتي تتجه نحو النهوض بحركة التجارة الخارجية والداخلية على حد سواء وخاصة وأن قطاع النقل هو عماد النهضة الاقتصادية لأى بلد ، ولكن وفي ظل قطاع النقل الحالي وما نلاحظ من تهالك شبكات الطرق والتي تحول دون نقل البضائع والحاويات في الوقت المطلوب ، ومن أجل ذلك يؤكد هذا الرأى ضرورة التنسيق بين جميع وسائل قطاع النقل لتحقيق ازدهار لحركة التجارة الداخلية والخارجية وخصوصاً ونحن لدينا المقومات التي تؤهلنا لتحقيق هذا الازدهار وخصوصاً وأن مصر بوابة تجارية لأفريقيا[1] .

ويرى رأى آخر إلى أن تجارة الترانزيت تؤثر تأثيراً مباشراً على النقل الداخلي من طرق وشاحنات ، من خلال زيادة حجم التكاليف بسبب

---

[1] الاقتصادية ـ نقل ومواصلات ـ من أجل النهوض بالتجارة الداخلية والخارجية ٢٨ / ١٠ / ٢٠٠٧ ص ١٣

تأخير نقل الحاويات القادمة من موانئ البحر الأحمر لموانئ البحر المتوسط مما يؤثر على حجم التكاليف بالزيادة بسبب عنصر التأخير في نقل هذه الحاويات ، وعلى الرغم من أن أوروبا تعاني من هذه المشكلة إلا أنها سارعت إلى إنشاء طرق منتظمة بطول الشواطئ والموانئ البحرية ومتوازية معها من أجل سرعة نقل الحاويات وخفض عنصر التكاليف .

كما أن حركة الاستيراد والتصدير تتأثر ببطئ وتهالك النقل الداخلي حيث أن تباطؤ نقل البضاعة وزمن بقاء السفن في الموانئ فترة طويلة الأمر الذي يترتب عليها توقيع غرامات كبيرة مقابل هذا البقاء مما يجعل المستورد يحمل المستهلك فرق هذه الغرامات برفع أسعار السلع ، أو يتجه إلى وضع هذه البضائع في مخازن الميناء حتى لا تتعرض لغرامة التأخير إلا أنه يتحمل مقابل تكلفة التخزين وهو ما يدعوه إلى رفع أسعار السلع أيضاً بقيمة تكلفة التخزين وتكون بذلك على حساب المستهلك النهائي .

ولاشك أن ذلك يزيد من أعباء الاستيراد والتصدير ، ويجعل المستورد خارج نطاق المنافسة وهو ما يؤدي إلى ضعف حركة التجارة

الخارجية ، الأمر الذي يدعو إلى وجود مشاكل في حركة الصرف والاقتصاد القومي ككل [١] .

ولاشك أن ارتفاع تكاليف الاستيراد والتصدير . وقصور حركة النقل عن تلبية متطلبات هذا القطاع الهام . كذا قصور النقل الداخلي عن نقل حاويات السفن يؤثر تأثيراً سلبياً على حركة الاقتصاد القومي ككل ، وتأكيداً على ضعف حركة النقل وقصوره عن تلبية متطلبات التنمية الاقتصادية ما أكدته التقارير من انخفاض إيرادات نقل البضائع والركاب حيث انخفض عدد الركاب بالسكة الحديد من يناير إلى سبتمبر ٢٠٠٧ أى ٢٥٦ مليون راكب بمعدل ١٢٪ ، كما انخفض معدل نقل البضائع عن نفس الفترة إلى ٢٣,١ ٪ من حجم البضائع المنقولة . وبذلك انخفضت إيرادات نقل البضائع بمعدل ١٧ ٪ عن العام الماضي بما يعادل ٢٢ مليون جنيه[٢] . ولاشك أن تباطؤ حركة النمو بقطاع النقل في مصر سيترتب عنه مشاكل اقتصادية كبيرة إذا لم نتجه فوراً إلى التطوير .

---

(١) انظر جريدة الاقتصادية ـ مرجع سابق ص ١٢ .
(٢) جريدة الاقتصادية ـ مرجع سابق ٢١ / ١٠ / ٢٠٠٧ ص ١٢

الفصل الثامن
صناعة النقل في مصر

الفصل الثامن
صناعة النقل في مصر

تقديم :

تمر صناعة النقل في مصر في وقتنا الحالي بأزمة crise حادة لو استمرت على ذلك فسوف تصل إلى أزمات أخرى قد تؤدي بنا إلى نتائج قد لا يحمد عقباها ، أن مستوى صناعة النقل وما وصل إليه حال وسائل النقل المتعددة تنذر بوجود كارثة على الطريق فإلى جانب صداع عربات الكارو البطئ التي تؤدي إلى ارتفاع معدل التكلفة الخاصة والتكلفة الاجتماعية ، نجد صداع آخر تتغير أسبابه . فميكروباص وسائقيه . علاوة على حوادث القطارات التي استمرت حوالي شهرين في عام ٢٠٠٦ بمعدل كل أسبوع حادث جديد ، الأمر الذي يجعلنا نتجه إلى ضرورة التخطيط لمستقبل صناعة النقل في مصر حتى يحقق هذا القطاع الهدف منه كأحد المرافق التي تسيطر على الاقتصاد القومي . وذلك من خلال المباحث الآتية :

المبحث الأول : مساوئ النقل البري في مصر .

المبحث الثاني : وضع النقل البحري والجوي في مصر .

المبحث الثالث : التخطيط لمستقبل صناعة النقل في مصر .

المبحث الرابع : تطوير ميناء الإسكندرية البحري .

المبحث الأول
مساوئ النقل البري في مصر

بادئ ذي بدء . نتجه بالقول أنه ومن الضروري القضاء على وسائل نقل عربات الكارو في وسط المدن الكبرى وتحويلها إلى عربات ميكانيكية تنطلق بصناعتها شركة النصر للسيارات ويحصل عليها المستفيد بالقسط . والسبب بلاشك بدائية استخدام هذه العربات . كذا التسبب في وجود أزمة وصداع بين السائقين بسبب وجود تلك العربات وسائقيها دائماً بواسطة الدواب في عرض الطريق علاوة على بطئها الشديد . كما أن تأثيرها على مستوى الصحة العامة سيئاً للغاية . وذلك بسبب قيام الحيوان بالتبول والتبرز في الطريق العام مما يؤكد منظومة تلوث البيئة بشكل علني بالإضافة إلى ارتفاع معدل التكلفة الشخصية لصاحب العربة الكارو . فلقد أوضحت الدراسة أن التكلفة تكاد تكون متقاربة بين الوسيلة الميكانيكية ووسيلة الكارو بوجه عام . إلا أنه إذا ما أخذ في الحسبان مستوى الخدمة التي تقوم بها إحدى الوسيلتين لرجحت كفة الوسيلة الميكانيكية وخصوصاً إذا ما اتجهت شركة النصر بإنتاج سيارات على شكل تروسيكل يحمل ورائه عربة متوسطة الحجم . يقوم بنقل البضاعة المطلوب نقلها من مراكز الإنتاج

إلى مراكز الاستهلاك لأصبحت التنمية لصالح العربة الميكانيكية[١] ، كذا ومن ناحية أخرى إنشاء مراكز صيانة لهذه العربات لصيانتها دورياً ونوعياً لاستمرارية عملها بنجاح .

وإلى جانب انخفاض متوسط تكلفة النقل الميكانيكي للعربات الصغيرة لنقل أنواع الخضروات بدلاً من عربات الكارو ، نجد أن معدل التكلفة الاجتماعية يرتفع بصورة كبيرة في حالة وجود مثل هذه العربات الكارو ، فهي تمثل مصدر إعاقة لجميع وسائل المواصلات الأخرى ، مما يعد سبباً في انخفاض معدل الطاقة التحميلية نظير عنصر الوقت ، فضياع الوقت بسبب الزحام يحقق معدل انخفاض في الإيراد ، بسبب انخفاض تكرار الحمولة ، كذا فإن العربات الكارو تكون سبباً في ارتفاع التكلفة الاجتماعية بسبب معيار التلوث الذي تسببه تلوث الدواب الذي تحرك العربات فيرتفع معدل تكلفة الدولة عن إعادة طبيعة الطريق . مما يصير سبباً لارتفاع التكلفة الاجتماعية الإجمالية .

(١) انظر د. سعد الدين عشماوي . مرجع سابق ص ٢٩٧ وما بعدها .

المبحث الثاني
وضع النقل البحري والجوي في مصر

هذا بالنسبة للنقل البري . أما بالنسبة للنقل البحري . فلقد طالعتنا أكثر من صحيفة[١] بأن الشركة المصرية للملاحة البحرية تحقق خسائر مستمرة . ولاشك أن تلك الخسائر تتحقق بسبب المواني . لأن تلك المواني طاردة لعنصر الاستثمار ، ومن المفترض أنها تكون جاذبة له . إلا أن عنصر الطرد يتمثل في الاحتكار المتمثل في إدارة حكومية لجميع خدماتها والتي تطبق جميع الإجراءات والقوانين البيروقراطية التي تفتقد عنصر الملاءمة مما يؤدي إلى سوء التخطيط وعدم تطوير الشركات إلى الأفضل ، كذا اقتصار عنصر المنافسة العالمية . مما يعد استنزافاً للطاقة الاقتصادية ، وفي الوقت الذي تتوسع فيه كل مواني العالم بطريقة سريعة ومدروسة . نجد تكدس محطة الحاويات بالنسبة للواردات . بالإضافة إلى أن الشركة قامت ببيع بعض السفن الصالحة بأثمان زهيدة . بالإضافة إلى ترك السفن معطلة بالمواني بدون إصلاح الأمر الذي يحقق معدل تكاليف مرتفعة بالإضافة إلى الاستغناء عن الكفاءات المهنية والإدارية العالية في الشركة

---

(١) انظر بحثنا (دور الإدارة البيئية في تحقيق النمو الاقتصادي) بحث منشور بمصر المعاصرة ٢٠٠٧

وضيعت الرقابة على استثمارات الشركة . مما يؤدي إلى استنزاف الأموال في طرق وقنوات ليست في أماكنها المعتادة [١] .

أما النقل الجوي ، فلاشك أنه أحسن حالاً وأن شركات الطيران تسير في خطى متوازنة ، وتحقق أرباح طائلة تستطيع الدولة تطوير شركاتها وقد أحسن صنعاً البنك الأهلي المصري عندما تعاقد مع الشركة القابضة للمطارات بعقد تمويلي بمبلغ مليار جنيه لتطوير ميناء القاهرة الجوي ومطار شرم الشيخ من خلال إنشاء مبنى ركاب رقم ٣ وممر هبوط بتكلفة ٣٠ مليار جنيه لزيادة القدرة الاستيعابية للميناء . أما بالنسبة لتطوير ميناء شرم الشيخ تتجه الخطة إلى إجراء توسعات بمبنى الركاب القائم وإنشاء مبنى جديد لزيادة القدرة الاستيعابية للمطار تبلغ ٧ ملايين راكب [١] .

---

(١) ربان محمد بهى الدين مندور ـ من تنفيذ الاسطول التجاري المصري . الاهرام الاقتصادي العدد ١٢٠٦ ص ١٦

(١) جريدة الاهرام في ١٥ / ١٢ / ٢٠٠٤

المبحث الثالث

التخطيط لمستقبل صناعة النقل

١ـ يجب أن نعلم أن أى مشروع يهدف إلى تحقيق نجاح ، لابد أن يتجه نحو تحقيق الكفاءة الإنتاجية Efficiency . وهذه الكفاءة لن تتأتى إلا من خلال استخدام عناصر الإنتاج أقل استخدام من أجل الحصول على أكبر قدر من الإنتاج بمستوى وجودة أعلى وبتكلفة أقل ما يمكن . وبحيث يكون المشروع على استعداد بتحقيق عائدات تغطي التكاليف وتحقق ربح فائض يكفي لتوزيعه على بقية عناصر الإنتاج بما في ذلك المنظم أو صاحب المشروع .

وفي صناعة النقل ، يجب لكى نخطط في تحقيق صناعة متطورة وعلى مستوى يحقق المطلوب . فلابد أن نحقق التوازن بين كل من المتطلبات الأساسية والاحتياجات وحجم الطلب ومعدل العرض . أى أنه لابد أن يكون لدينا وسائل النقل تحقق توازن بين تحقيق طاقات تحميلية مناسبة . وفي نفس الوقت الابتعاد عن العناصر التي قد تؤثر في معدل التكلفة كضياع الوقت . أو الازدحام . أو الاتجاه لمسار مخالف للمسار العادي . ولاشك أن كل ذلك سيؤثر بلاشك على معدل التكلفة .

٢ـ بالنسبة للنقل البحري يجب أن نعلم أنه إذا كانت الحكومة ترغب في الهيمنة على قطاع الأسطول البحري . فمما لاشك فيه أن ذلك سيكون بمثابة ضياع للموارد لأن كل ما يعمل يحصل على أجر أو مرتب دون أن يعبأ بمستقبل الأسطول سواء حقق خسارة أو مكسب . أما إذا كانت الحكومة ستتجه وبالفعل نحو إعطاء الفرصة للقطاع الخاص فيجب أن نضع معايير اقتصادية للتخلص من السفن القديمة غير الاقتصادية ، إما بالبيع أو التخريب مع إزالة كل عقبات التشريعات التي قد تحول دون تعظيم عائد بيع هذه السفن . والتخلص أيضاً من السفن الجديدة إذا كانت تكاليف إصلاحها أكثر من عائد تشغيلها . أو تتجه الدولة إلى إعطاء الشركة لمستثمر مشهود له بالعلم والكفاءة سواء كان وطنياً أو أجنبيا باستخدام حق الانتفاع لمدة عشرين عاما يحقق تطوير في الشركة مع حصوله على الأرباح التي تكفيه مع وجود حق الرقابة من الدولة عليه . ثم يسلم الشركة بعد المدة المقررة في العقد . بحيث يكون سمات التطوير قد ظهرت بالمعدل والشكل المطلوب .

المبحث الرابع

ميناء الإسكندرية والتطوير البحري

يشهد ميناء الإسكندرية حالياً حركة تطوير هائلة . ويعتبر نقله نوعية وتطور هائل في هذا الميناء العريق الذي قد أصابه الشيخوخة والعجز لفترة طويلة . وعن عملية التطوير نقول أنه التحدي الحقيقي في صناعة النقل البحري . فقد واجهت عملية إعادة بناء ميناء الإسكندرية كثير من التحديات . تمثلت في أن الميناء يقع في قلب مركز الإسكندرية العمراني . ويعاني من طبيعة المساحة الأرضية . كما يوجد به أكبر وأقدم محطة ركاب في مصر ، بالإضافة إلى أن الميناء يضم أكبر تجمع إداري للأجهزة الحكومية تمثل وزارة النقل فيه ١٢,٥ ٪ يعمل فيها ٥٢ ألف و ٣١٣ عاملاً ويتردد عليه الآلاف من المتعاملين مع الميناء .

ولاشك أن هذا التطوير الذي بدأ في ميناء الإسكندرية استهدف القضاء على السلبيات التي كانت موجودة سلفا والتي تؤثر على الاقتصاد القومي سلبياً نظراً لابتعاد أصحاب السفن والبضائع بالتعامل مع الميناء لارتفاع تكلفته التي كانت قد وصلت إلى متوسط ٣٥ ألف دولار يوميا بالنسبة لإجمالي السفن و ٥٥ جنيهاً لكل طلب بضاعة

يومياً . كما تهدف إلى تغيير البنية الأساسية التي بها تليف تام . سواء في قطاع الكهرباء أو المياه أو الصرف الصحي والأرصفة ، كما أن التطورات العالمية ومسايرتها كانت هدفاً أساسياً لعملية التطوير والتي تتمثل في وجود السفن المتخصصة لمختلف أنواع البضائع والتي تحتاج أن تكون لها أرصفة بنفس النوع مع توافر معدات الشحن والتفريغ . مما يتطلب تقسيم الميناء إلى محطات تخصصية مع تقليل النقل متعدد الوسائط[١] .

وعن الاستراتيجية المستقبلية لعملية التطوير ، تتجه الاستراتيجية نحو وضع خطط متنوعة منها قصيرة الأجل ، ومتوسطة وطويلة الأجل ، فالبنسبة للخطة قصيرة الأجل تشتمل على المشروعات الجارية حيث يتم تشغيل وإنشاء محطتين للحاويات بالإسكندرية والدخيلة على مساحة ٢٩٧ ألف متر مربع بطاقة استيعابية ٤٢٠ ألف حاوية وتشغيل ١٢ محطة تخصصية . وإنشاء وتشغيل محطات الصب الجاف . وتشغيل المحور السياحي من خلال تشغيل محطة القطار السياحي .

---

(١) محمد ابراهيم صالح ـ الأهرام الاقتصادي العدد ٢٠٠٦ / ٢٠٠٧ ص ٢٠ وما بعدها .

أما الخطة المتوسطة الأجل فتشتمل على إنشاء وتشغيل المرحلـة الثانيـة مـن المنطقـة الـسياحية الـتي تـضم مارينـا اليخـوت وربطهـا بالمحور السياحي وإنشاء محطة متعددة الأغراض وكـذا إنـشاء محطـة لنقل البضائع بالسكة الحديد .

أما الخطة طويلـة الأجـل . فتـشمل إنـشاء المينـاء بوسـط مينـاء الإسكندرية الكبير الذي يتضمن إنشاء ١١٧ رصيف بطـول ٢٩,١ ألـف متر وبعمق يتراوح بين ٨,٥ . ٢- متراً ، ٣٩ محطة حاويات بمـساحة ٢٨٣ متر ، ويضم المشروع أرصفة يخـوت بطاقـة اسـتيعابية ألـف مـتر ومناطق تجارية وترفيهية وناد لليخوت ومطاعم وفندقاً عالميـاً ومركـزاً تجارياً عالمياً ، وقد ينتهي العمل بهذا الميناء عام ٢٠٢٠ ، ومن المتوقع أن يدر عائد يبلغ نصف مليار جنيه سنوياً ، ويستقبل ٥ ألاف سـفينة . كما من المنتظر أن توفر المرحلتين القـصيرة والمتوسـطة الأجـل فـرص عمل ٨.٤ ألف فرصـة عمـل ترتفـع إلى ٣٨,١٤ ألـف فرصـة علـى المـدى الطويل في حال استكمال ميناء الإسكندرية الكبير .

الفصل التاسع
تسعير النقل

المبحث الأول
التسعير والتكاليف

تختلف صناعة النقل عن أى صناعة أخرى بخصوص عملية التكاليف . فلا بد من ربط التكاليف بالتسعير ، كون منتج النقل يستهلك فور انتاجه . والمنتج في وسائل النقل ينقسم إلى قسمين . منتج في حالة الإنتاج يكون في صورة طاقة تحميلية ، ومنتج في حالة استخدامه يكون في صورة حمولات منقولة .

ولما كانت ظروف تشغيل وسائل النقل تتم بعيداً عن سيطرة الإدارة لذا فإن تكلفة المنتج تختلف وفقاً لاختلاف ظروف التشغيل . ووفقاً لظروف الطاقات التحميلية . وعنصر الحمولات الفائضة الغير مستقرة . كما أن تكاليف النقل تختلف من حيث مواسم التشغيل . فقد تكون التكلفة منخفضة في مواسم الذروة . حيث يزيد الطلب عن العرض وبالتالي تزيد أسعار التعريفة . وبالتالي تقل التكاليف نظراً لزيادة الإيرادات عن معدل التكاليف .

أما التكاليف فقد تزيد في حالة توفير وسيلة نقل لها مواصفات خاصة تزيد على أثرها التعريفه . كما في حالة توفير وسائل ذات سرعات أعلى أو تجهيزات خاصة كنقل اللحوم وما يترتب عليه من توفير ثلاجات أو تجهيزات عربات نوم مكيفة لبعض الفئات . أيضاً

قد تزيد التكلفة وكذلك التعريفة في حالة التشغيل تحت الطلب . والذي يحدد التعريفة وفقاً لكل حالة على حده . أو تختلف بالنسبة للتشغيل بانتظام على مدار العام كله أو لفترات موسمية . وفي كل هذه الظروف يجب أن تكون التعريفة أعلى للحفاظ على وسيلة نقل منتظمة حيث من المفترض أن يكون التسيير بحمولة منخفضة .

ومن الموضوعات التي يجب مناقشتها مدى ثبات وتغير التعريفة في ظل أوقات التشغيل المختلفة والظروف المختلفة بكل وسيلة . فنجد مثلاً أن تشغيل تاكسي داخل المدن تختلف التعريفة وفقاً لقوة الحمولة الاستيعابية فترتفع كلما يتم استيعاب الطاقة التحميلية . أما التاكسيات خارج المدن فإن التعريفة تنخفض كلما كانت الطاقة الاستيعابية لوحدة النقل كاملة .

أما أتوبيسات النقل العامة . فإنها تثبت التعريفة أيا كان وضع وحدة النقل سواء كانت الطاقة التحميلية كاملة أو كان هناك فائض في الطاقات التحميلية .

وبالنسبة لنقل البضائع ، يحكمها تعريفة محددة مسبقاً فنجد أن النقل بالسكة الحديد محدد سلفاً بالنسبة لتعريفة كل من نوعية معينة من المنقولات . كذا النقل بالطرق الجوية . إلا أنها أنها أى

الطرق الجوية قد تتنافس فيها شركات الطيران المختلفة مما يؤدي إلى اختلاف تسعيرة نقل البضائع للحصول على فرصة النقل ، في حين لا نجد مثل هذا التنافس في طرق السكك الحديدية نظراً لاحتكار الدولة لهذه الوسيلة وتحديد تعريفتها مسبقاً . أما النقل البحري فنجد أن نقل البضائع تكون بتعريفة خاضعة لاتفاقيات خاصة تحكمها المساومات وظروف العرض وظروف الطلب .

وبصفة عامة فإن إجمالي الإيراد الناتج عن الرحلات يكون قادراً على تغطية جميع تكاليف في أوقات التشغيل المختلفة . كما أن فئات التعريفة المحددة وقت الذروة قادرة على تغطية التكاليف الثابتة لهذه الرحلة . والتكاليف المتغيرة (الغير مباشرة) وقت الكساد . أى أن ارتفاع الإيراد وقت الذروة قد يعطي انخفاض الإيراد وقت الكساد . ولأن الراكب أو الحمولة تكون التعريفة عليهما منخفضة وقت الكساد نظراً لانخفاض حجم الطلب وقتذاك[1] .

---

[1] د. سعد الدين عشماوي ـ ادارة النقل ـ مرجع سابق ص ١٦١ وما بعدها .

المبحث الثاني

سياسات تسعير النقل [١]

تتضمن سياسات تسعير النقل نظريتان تهتمان بتسعير وسائل النقل . أحداهما تسمى نظرية تكلفة الطاقة التحميلية المستخدمة بالحمل المنقول . والأخرى تسمى نظرية قدرة المنقول على الدفع .

ـ نظرية تكلفة الطاقة التحميلية :

ومحور هذه النظرية هو تحديد التكاليف الثابتة والموزعة على الحمولة الكلية المنقولة للوصول إلى التكلفة التي تخص كل وحدة من وحدات المنقول . وهناك أكثر من معيار يمكن الأخذ به لتحديد هذه التكاليف . وذلك على النحو التالي :

١ـ وزن المنقول (الكثافة في المتر المكعب) .

٢ـ حجم المنقول .

٣ـ إمكانية تقسيم المنقول .

٤ـ الزيادة في الطول .

٥ـ فترة شغل المنقول لمساحة وحدة النقل .

٦ـ الفترة التي تستغرقها عمليات الشحن والتفريغ ومدى تقاطر الخدمة .

---

(١) د. سعد الدين العشماوي ـ مرجع سابق ص ١٦٤ وما بعدها .

٧ـ إجراءات الأمن والعناية بالمنقول من التلفيات أو السرقة .

٨ـ خصائص المنقول .

فنجد مثلاً أنه من حيث وزن المنقول يتم احتساب وزنه ثم تحديد كل ما يخص كل وحدة بقسمة الوزن الكلي على تكلفته . أما من حيث الحجم فإن الحجم يمكن تقسيمه إلى وحدات فإن كان يمكن ذلك فهذا أسهل تحديده . أما إذا لم يتم تقسيمه تكون التكلفة شامنة الحجم مع الاستعانة بالوزن وتقسيمه إلى وحدات وفقاً لهذا العنصر . وزيادة طول المنقول يعطي فرصة لزيادة الحيز الذي يتكون منه وحدة النقل وبالتالي تقسم التكلفة الثابتة على هذا الحيز . كما يمكن تحديد ما يخص وحدة المنقول من التكلفة الثابتة وفقا لعنصر فترة التشغيل أو عنصر الوقت الذي يمكن تشغيله للطاقة التحميلية . وعليه يمكن معرفة التكلفة الثابتة التي تخص كل وحدة . كذا الفترة التي يمكن أن تستغرقها عملية الشحن والتفريغ . كما يمكن أن يضاف إلى التكلفة الثابتة العناية التي تعطي للمنقول أثناء نقله من أمن للبضاعة ضد السرقة أو الفساد أو التلف أو العطب . ولاشك أن معايير تكلفة هذه العناصر تدخل ضمن التكاليف الثابتة حيث أنها تكون تكلفة محددة بصرف النظر عن الوزن أو الحجم أو حيز التشغيل .

ـ نظرية قدرة المنقول على الدفع :

وفلسفة هذه النظرية تبنى على أساس معيار الأولى بالرعاية ، والأولى بالرعاية قد يفهم منه أنها تستخدم من أجل العنصر للعنصر الأضعف كما في نظرية القانون الدولي ، ولكن تستخدم هنا على أساس أنها تعطي رعاية لمن يدفع أكثر من أجل أن يولى برعاية من يدفع أقل فوسيلة النقل ذات المطلب الخاص مثل الدرجة الأولى والمكيفة تكون تعريفتها مرتفعة وتصل إلى أكثر من تكلفتها الحقيقية بكثير ، ولاشئ إلا من أجل خفض تكلفة الدرجة الأقل ، لأن التكلفة الحقيقية للدرجة الأولى مهما تكلفت من صناعة ، فإنها لن تصل إلى درجة تفوق ضعف تكلفة الدرجة الأقل درجة ، ومن هنا فالفلسفة واضحة وهى الأخذ من الأعلى مع منحه مزاياه ، من أجل خفض الأجرة للمستوى الأدنى .

وهذه الفلسفة تتجه نحو تخفيض تعريفة الدرجة الأدنى . وبالتالي يزيد الطلب على هذه الدرجة من ذوي الدخول المتوسطة فيزيد الإيراد عما لو لم تنخفض هذه التعريفة ، ولاشك أن هذا التخفيض جاء نتيجة لتحمل راكب الدرجة الأولى جزءاً كبيراً من هذه التكلفة .

ولاشك أنه في النهاية يتحقق توازن بين العائد والتكلفة في كل من الدرجتين . نفس الشئ بالنسبة للبضائع فبعض أصحاب السلع يستطيعون أن يدفعوا تعريفة أكبر نظراً لأن طبيعة بضائعهم تحتاج لرعاية خاصة رغم أنها لا تأخذ حيزاً كبيراً من الطاقة التحميلية . ولاشك أن ذلك يحقق توازناً آخر في نقل البضاعة فالزيادة في تعريفة تحميل هذه البضائع . يخفض من قيمة تعريفة إجمالي البضائع التي لا تحتاج إلى رعاية خاصة والتي تكون حجمها كبيراً أو تأخذ حيزاً أكبر في الطاقة التحميلية وبالتالي يحدث توازناً من نوع آخر .

المبحث الثالث

أســـس التسعيـــر

تتجه منشآت النقل بصفة عامة إلى أسس معينة لتحديد أسعار وسائلها تلك التي تنحصر في المعايير الآتية :

١ـ معيار التعريفة الموحدة .

٢ـ معيار تعريفة المراحل .

٣ـ معيار تعريفة الفئات .

١ـ معيار التعريفة الموحدة :

تعني التعريفة الموحدة ، تعادل قيمة التعريفة في كافة نوعيات المنقول سواء كان راكب أو بضاعة وبصرف النظر عن المسافة التي تقطعها وحدة النقل أو خصائصها . ولكن يشترط هنا ألا يؤثر هذا الاتجاه على تكلفة وحدة النقل بصفة عامة . أى أنه إذا زادت المسافة أو خط السير إلى الحد الذي يؤثر على تكلفة الوقود . أو الصيانة الدورية . فإن ذلك بلا شك سيؤثر على التكلفة المتغيرة لوحدة النقل . وبالتالي لابد من تغيير صفة التعريفة من تعريفة موحدة إلى تعريفة خاصة أخرى ، تحقيقاً للعدالة فيما بين العائد والتكلفة .

٢ـ معيار تعريفة المراحل :

والمراحل هنا يقصد بها مناطق السير أو المحطات التي تسير بها وحدة النقل ، ولاشك أن الوحدة يتحمل تكلفة كل منطقة تجتازها . حتى ولو لم تختارها بالكامل أى لو أنها اجتازت مسافة بسيطة منها . ولاشك أن معظم دول العالم تتبع نظام التعريفة التنازلية على المراحل . أى كلما اجتازت وحدة النقل مرحلة لاحقة تقل قيمة التعريفة إلى أدنى وهكذا . لأنه بلا شك بهذه الطريقة يحدث استقرار وقتي لشغل الطاقة التحميلية وبالتالي يخفض تكلفة التعريفة .

٣ـ تعريفة الفئات :

والفئات هنا تعني أن التعريفة تكون وفقاً لتصنيف المنقول ، وهل يحتاج إلى عناية خاصة . أم يمكن أخذ معيار قدرة المنقول على الدفع أى هل يمكن أن تحدد وسيلة النقل على أساس درجات متفاوتة من الطاقة التحميلية كفئة ممتازة أو أدنى وهكذا . وفي هذه الحالة توضع التعريفة مع وضع في الاعتبار الشركات المنافسة بالنسبة لكل تعريفة بصفتها المشروعات المنافسة .

الفصل العاشر
تسويق النقل

الفصـــل العاشر
تسويـــق النقـــل

يختلف التسويق في صناعة النقل في كل عناصره سواء من حيث استلام المنتج أو من حيث تسليمه . وذلك إذا ما قارناه بالصناعات الأخرى . فالصناعات الأخرى قد تستغرق عملية الإنتاج وقتاً طويلاً مما يؤدي إلى تأجيل تسويقه . وقد يتم البدء في تسويق المنتج قبل إنتاج المنتج . وهو ما يسمى بعملية التسويق السابق للإنتاج أى تهيئة السوق لاستقبال المنتج الجديد ، وتشغيل جميع وسائل الإعلان لجذب انتباه العميل أما بالنسبة لمنتج النقل . فما يلفت النظر إليه أن المنتج (الطاقة التحميلية) لابد أن تستغل فور إنتاجها أو فور إتاحة الطاقة للاستغلال ولا يجوز تأجيل استيعابها وإلا أصبحت طاقة تحميلية فائضة ويتحمل المشروع خسائر من خلالها . وهو ما يلقى عبئاً ضخماً على جهاز التسويق في منشأه النقل ليس فقط للبحث عن راكب / بضاعة لاستخدام تلك الطاقة التحميلية بل ضرورة استخدام هذه الطاقة في وقت معين . بل أكثر من ذلك ضرورة البحث عن عميل في رحلة العودة لضرورة استغلال الطاقة في اتجاه معاكس معين بالذات وبنوعية معينة إذا كانت ذات فئات مخصصة أو مراحل معينة . وهو ما يجعل هناك مجالاً للمساومة من جانب طالبي الخدمة أو طالب

استخدام الطاقات التحميلية ليس فقط بالنسبة للتعريفة بل أيضاً بالنسبة للتوقيت والمسارات التي تتبعها الحمولات المنقولة .

إن الاستخدام الأمثل لوحدات النقل يتضمن الاستخدام الكامل لقدرتيا التحميلية سعة أو وزناً . وعليه فمن واجب جهاز التسويق أن يقوم بجذب أكبر حمولة ممكنة لاستيعاب تلك الطاقة التحميلية في رحلتي الذهاب والعودة (الأصلية والعكسية) .

ولما كانت الشحنات (البضاعة) والكثافة (الأفراد) على مسار الطاقة التحميلية تختلف من مرحلة (منطقة) إلى أخرى فإن على المشروع أن يحقق مرونة معينة لجذب أكبر حمولة معينة تستوعب تلك الطاقة التحميلية سواء من حيث المرونة السعرية . أو المرونة الدخلية . فمن الواجب النظر إلى المشروعات المنافسة وأسعارها . بحيث يجعل أقل تخفيض في الأسعار يحقق زيادة في الطلب على وسيلة النقل . ولاشك أن ذلك يستدعي جمع معلومات كافية عن الحمولات الجاهزة وغير الجاهزة سواء كانت تلك الحمولات بضاعة أو ركاب . كذا جمع معلومات عن الوحدات المنافسة .

وأيا كان أسلوب التسويق في صناعة النقل . إلا أن رجال البيع لا يختلفون كثيراً عن رجال البيع في الصناعات الأخرى . اللهم إلا

السلطات التي يتمتعون بها في مواجهة الصناعات الأخرى وبصفة عامة عادة . ما يقسم رجال البيع في حالة منشأة النقل حسب التقسيم الآتي[١] :

١ـ مبيعات الرحلات المنتظمة (المسار العادي) المجدولة on line وهذه الرحلات تكون وفقاً لبرامج محدودة سلفاً . وعادة ما يحدد لها تعريفة محددة سلفاً .

٢ـ مبيعات الرحلات الغير مجدولة off line ، وهى تلك التي تنظمها المنشأة في الظروف الاستثنائية . أى تلك التي تكون في وقت انخفاض الطلب على مرافقها وبذلك تؤجر السيارات إلى الركاب وبتعريفات مختلفة خلال عطلة نهاية الأسبوع ، أو في القيام برحلات إضافية في وقت زيادة الطلب على خدمات النقل . وقد يكون ذلك في ظروف استثنائية كإقامة معارض أو أعياد ومناسبات سنوية هامة .

ولاشك أن هناك من الأسباب التي يمكن أن تواجه فيها خدمات النقل الزيادة أو النقص في الطلب على خدماتها . فقد يكون هناك ظروف طارئة يعكس أثره على تركيز الطلب على الخدمة قبل حدوث عجز غير متوقع مثلاً في بعض المحاصيل الغذائية يتطلب نقل كميات

---

[١] انظر د. سعد الدين عشماوي ـ مرجع سبق ذكره .

ضخمة من هذه المحاصيل من مصادر خارجية وبذلك ينشط حجم الطلب على وسائل النقل الجوي أو مثلا قد تقوم دولة بإقامة مهرجان دولي يجذب أعداد ضخمة من الركاب من مختلف أنحاء العالم مما يعطي الفرصة لزيادة الطلب على خدمة الطيران . وزيادة القوة الاستيعابية . هذا من ناحية الطيران . أما من ناحية النقل الداخلي فلاشك أن منشآت النقل في الدولة المستقبلة لهذا المهرجان ستنشط بلا شك . وتصبح الطاقات التحمبلية كاملة مما يؤدي بالتالي إلى تخفيض التكلفة الإجمالية . نظراً لانخفاض التكلفة الثابتة . وبالتالي انخفاض سعر التعريفة الإجمالية .

هذا من ناحية ومن ناحية أخرى . فقد ينخفض الطلب بصورة كبيرة على خدمات نقل إحدى الدول في فترات الكساد . وعليه تتجه الدولة بعمل إغراءات تخفيض التعريفة لجذب طاقات تحميلية ويلاحظ هنا ضرورة أن يكون هناك معلومات عن وسائل النقل المنافسة وضرورة ترويضها بما يحقق المطلوب وعادة ما يتم استخدام تعريفات مختلفة تشجيعاً للفئات المستثناة أى يتم خفض تعريفة الدرجة الأولى بقدر ما يشجع أصحاب المقدرة على الدفع في تحميل هذه الطاقات . أو قد يتم عمل رحلات داخلية إلى أماكن أثرية تعوض فيها الطاقات

التحميلية المعطلة . أو رحلات خارجة بالطيران charter خلال فترات الكساد .

٣ـ مبيعات الرحلات الخاصة . ولاشك أن رجال بيع منشآت النقل تتصرف هنا وفقاً لقرارات إدارية . وتلك الرحلات إما أن تكون من خلال إنتاج طلبيات من العملاء . فيتحدد المسار والوقت وظروف التشغيل ولاشك أن هذه الطلبيات يكون لها وضع خاص في التعريفة من أجل تعويض الطاقات التحميلية المعطلة ، وإما أن تتجه المنشأة إلى محاولة عمل كشف على العربات وتقييم estimate عملية التشغيل working وتقوم باستخدام العربات التي أصبحت غير قادرة على عمل الرحلات المنتظمة إلى القيام برحلات خاصة لخفض معدل الإرهاق عليها وفي نفس الوقت استغلالها في هذه الرحلات الخاصة كالسياحة الداخلية . أو رحلات طلاب المدارس مقابل أجر متفق عليه . ولاشك أن هذه الرحلات الاستثنائية ستخفض من قيمة التكاليف الثابتة .

إلا أنه يجب الرجوع لحجم الطلب على السوق . فقد تتنافس بعض المنشآت الأخرى في جذب هذه الرحلات الخاصة الاستثنائية . وبالتالي يصبح هنا دور رجال البيع في التدخل لخفض التسعيرة إلى الحد الذي يجعلها تفوز بالحمولات . أيضا لابد ان تكون تلك

الرحلات مميزة في الشكل والتسعيرة في الأوقات التي يكون حجم الطلب هادئ . وبحيث تتم المحاسبة accounting على أساس التمييز الذي يمكن أن يحقق خفض تكاليف فئة معينة من الركاب من خلال ارتفاع تعريفة فئة أخرى .

وجدير بالذكر أن تسعير خدمات النقل تنقسم إلى جزئين . الأول يكون بواسطة السلطة المركزية وهى تلك الخدمات المنتظمة (المجدولة) أما مبيعات الرحلات غير المنتظمة . فيكون لرجال المنشآت دوراً كبيراً في تحديد تسعيرها وفقاً للظروف المتاحة وظروف المنافسة . وحسب كل طلبية يمكن تنفيذها ويكون لهم حق المفاوضة مع الطرف الآخر ومحاولة الوصول إلى أكبر قدر من المرونة التي قد تحقق ارتفاع في معدل التعريفه تعوض لها تعريفة الرحلات المنتظمة ويخفض من معدل التكاليف الثابتة . وقد يمتد عمل رجال البيع إلى الحد الذي يجعلهم قد يقومون بعمل اتفاقيات مع منشآت نقل أخرى يتبادل كل منهم العمل في حدود مساره . وقد يقتسمون العمل وفقا لهذه الاتفاقيات مع وضع في الاعتبار الشركات والمنشآت المنافسة .

وإذا كان هذا الأمر قد يكون سهلاً ومتاح في النقل البحري والبري . إلا أن الأمر قد يكون مختلفاً في النقل الجوي الذي تحكمه

اتفاقيات دولية لا يجوز الخروج عنها ، إلا أن الواقع قد جرى على أن يترك لمديري مكاتب شركات الطيران في المراكز الهامة حرية تسعير النقليات في ضوء الإمكانيات المتاحة وظروف السوق وفي حدود السياسة العامة التي لا تتعارض مع المشروع وتلافياً لقيود المنظمات العالمية (الياتا)[1] .

(١) د. سعد الدين العشماوي . مرجع سابق ص ١٧٤

الفصل الحادي عشر
النقل والتوطن الاقتصادي

الفصل الحادي عشر
النقل والتوطن الاقتصادي

من المعروف أنه قد تتوطن الصناعات في أماكن الحصول على مستلزماتها الأساسية . وذلك بالنسبة للحصول على المواد الخام . والمواد المصنعة والنصف مصنعة كذا العمالة والسلع الرأسمالية . وقد تكون بفعل الطبيعة ، وقد يكون أيضاً بفعل التطور الصناعي .

فقد يكون التوطن بفعل الطبيعة وذلك إذا ما اتجهت بعض المشروعات إلى الاستثمار في منطقة زاخرة بالموارد الطبيعية كالحديد أو النحاس ، وبالتالي إنشاء مشروعات للحديد والصلب والنحاس أو تتجه بعض المشروعات إلى التوطن في مناطق بعيدة عن المناطق السكانية لإنشاء مشروعات سياحية تتوافر فيها الظروف المناخية الملائمة لهذا المشروع من مياه وهدوء وجمال طبيعة وكلما كانت المنطقة قريبة إلى حد ما من موارد طبيعية كلما كان ذلك بمثابة التشجيع على إنشاء مثل هذه المشروعات . وقد يكون التوطن بفعل التطور الصناعي . فقد تكون المنطقة التي تتوطن فيها المنشآت غنية بالعمالة الماهرة . تستفيد منها . ويستفيد العمل من العمل في ظل هذه المنشآت وقد تتجه المشروعات بإنشاء مدارس فنية للتدريب على طبيعة المشروع تزيد من كفاءة

العاملين وخبرتهم . كما تستطيع المنشآت الحصول على متطلباتهم من المواد الخام ما دامت هذه المواد قريبة من أماكن التوطن .

إلى هذا الحد يجب أن نتجه بالقول أن التوطن في الماضي كان يحدث تلقائياً . حيث أن الإنسان بطبيعته كان يولد ويُحدث في المكان ذاته دون التطلع إلى الخروج من هذه البيئة نظراً لعدم توافر الإمكانيات الصناعية التي تحقق له هذه الطموحات . ولكن وبعد عام ١٧٧٠ وبعد أن اخترع جيمس وات الآلة البخارية والتي على أثرها تم صناعة القطارات وبعد أن تم اختراع أول سيارتين على يد فريدريك بنز . وجوتليب دايملر عام ١٨٨٦ . اختلف الأمر وأصبح امر الانتقال إلى أماكن أخرى بحرية ممكن تحقيقه . وأصبح التطلع إلى علوم أخرى تخدم كل مجالات الحياة متوافراً على أثر إنشاء وتطور وسائل النقل .

وعلى أثر إنشاء تلك المخترعات اتجه فكر علماء الاقتصاد إلى إحداث ثورة فكرية بمقتضاها تناولت الأقلام جميع المشاكل الاقتصادية فبعد أن اخترع جيمس وات الآلة البخارية بحوالي ستة سنوات أى عام ١٩٧٦ ألف آدم سميث كتابة في بحث في طبيعة وأسباب ثروة الأمم . والذي عرف علم الاقتصاد بأن ذلك العلم الذي يبحث في الوسائل التي تُمكن من تجميع الثروة . أى تلك الوسائل التي يُمكن من الاعتناء

، ثم تناقلت الأقلام إلى أن عرف جون سيتوارت مثل علم الاقتصاد بأنه العلم الذي يبحث في قوانين الجماعية التي تنشأ من عمل الإنسان في سبيل إنتاج الثروة . ثم ألفريد مارشال الذي عرف علم الاقتصاد بأنه العلم الذي يدرس تملك الإنسان للمقومات الأساسية للحياة وكيفية استخدامها من أجل استمرار الحياة . ويؤكد بفردج أن الاقتصاد هو دراسة وسائل مواجهة الإنسان لحاجاته المادية[١] .

ليس مكاناً لتعريف الاقتصاد ، لكن نود أن نؤكد أن التطور الاقتصادي لم تظهر بوادره إلا من خلال ظهور الاختراعات وظهور وسائل النقل على أثر تلك الاختراعات . فكيف تتطور البشرية وهي كما هي موجودة في مكان لا يمكن لها أن تنتقل إلى رحاب وأفق أوسع مكاناً وعلماً .

ومن أجل ذلك هل يمكن مثلاً تجميع أو استخدام الثروة التي نادى بها كل من آدم سميث وجون ستيوارث مثل في حالة عدم وجود وسائل للنقل تساعدهم على البحث على هذه الثروة وتجميعها . طبعا وبلاشك كان لا يمكن ذلك . وهل كان يمكن لجيمس وات أن ينفذ اختراعه إذا لم يكن ورائه نفع كبير يتحقق للبشرية ! !

---

(١) انظر . العشري حسن درويش ـ اصول الاقتصاد ١٩٩٢ ص ٦

وجدير بالذكر وعلى أثر اختراع وسائل النقل وظهورها إلى الأفق بدأن تتنافس منشآت النقل في الحصول على تعاقدات مع المنشآت الصناعية والزراعية والتجارية لتوصيل منتجاتهم من مكان الإنتاج إلى إلى مكان الاستهلاك . واتجهت معظم وسائل النقل في نقل المواد الخام الموجودة في أماكن بعيدة عن أماكن التوطن لتلك المشروعات . ومن مصادر هنا دخلت النقل سبق العملية الاقتصادية . وأصبح لها طابعها الاقتصاد الحقيقي . ودخلت ماراثون قوى العرض وقوى الطلب . وأصبحت صناعة مستقلة ساعدت على ظهور صناعات أخرى لم تكن موجودة من قبل .

وبدأت عملية تحديد الحدود المدنية والسياسية . وأصبح هناك حدود للحضر . وحدود للريف والقرى . وهل كان يمكن أن يحدث ذلك بدون ظهور وسائل النقل إلى الأفق . ودخلت عملية انتقال الأفراد من القرى إلى الحضر من أجل الاشتغال والعمل على أثر حدوث ما يسمى بالتجمع الحضري السكاني فقد زاد التجمع السكاني في المدن بصورة كبيرة .

ولاشك أن التطور التكنولوجي الذي وصلنا إليه الآن والذي على أثره يوجد دول غنية جدا . وأخرى فقيرة جدا . وبالتالي وجود

اقتناع بضرورة احتياج الدول الغنية إلى عمالة تنجز أعمالها التي قد تتوقف بسبب تقدم العاملين في السن ونقص عدد السكان مما يؤدي إلى الاتجاه إلى مكان هجرة دولة من الدول النامية للحصول على عمالة تتدرب وتعمل وتنجز . ومما لاشك فللقارئ الرؤية الكاملة لو لم تكن هناك وسائل نقل حديثة تقوم بدور الناقل لهذه العمالة . مما لاشك كانت ستؤدي إلى كارثة دولية[١] .

ولاشك أن التطور الهائل في كثافة عدد سكان المدن سيقل بمرور الوقت ليخفف من حدته انتقال بعض الأعمال إلى الضواحي المجاورة للمدن الكبرى ، بسبب عدم استطاعة الشركات الكبيرة لتوسيع مشروعاتها في نفس مكان التوطن ، علاوة على احتياج المشروعات إلى كثير من التوسعات ، كما أن الضواحي أصبح لديها ما يجذب رؤوس الأموال في تحقيق مآربهم الاقتصادية .

ولاشك أن إنشاء مدن جديدة ، واتساع رقعة الأرض الاقتصادية واتساع المشروعات الاقتصادية وفروعها . وزيادة عدد السكان في العالم بصورة مذهلة الأمر الذي جعل عدد السكان في الولايات المتحدة الأمريكية يصل إلى ٢٩١ مليون نسمة . بريطانيا ٥٩,٣ مليون نسمة .

---

(١) جيفري ساش - نهاية الفقر - من الأهرام الاقتصادي الجزء ٢٠٠٦ لسنة ٢٠٠٧ ص ٧٢ .

فرنسا ٥٩,٧ مليون نسمة . ايطاليا ٥٧,٦ مليون نسمة بعد أن كانت تلك النسب تصل إلى النصف في سبعينيات القرن الماضي[١] . انظر إلى هذه الكثافة العالية over population لو لم يكن هناك أجزاء أخرى من العالم تستوعب اكتشافاتهم . وأبحاثهم . وأعمالهم . ومشروعاتهم لعلك تتوقع ماذا كان سيحدث ؟

إن وسائل النقل سواء كانت برية أو جوية أو بحرية ساعدت بطريق غير مباشر على زيادة معدل التطور الاقتصادي الذي نشهده ويشهده العالم في الألفية الحالية . ونحن على أعتاب عام ٢٠٠٨ ندرك أن هناك تكتلات اقتصادية ساعدتها وسائل النقل الجوي على استضافة المؤتمرات الاقتصادية التي تمس الاتفاقيات الاقتصادية الجديدة الرامية إلى تحقيق هذا التقدم .

وعلى الرغم من اتساع رقعة الأرض الكروية . وعلى الرغم من اتساع مناطق الضواحي التي انتقلت إليها فروع المشروعات الكثيرة . وعلى أثر نمو شركات متعددة الجنسيات التي طغت العالم في القرن الماضي . إلا أنه يظل للإدارة المركزية رونقها واتجاهاتها السياسية

[١] د. أحمد جامع ـ الاحصاء والاقتصاد ـ مركز تطوير المناهج ٢٠٠٦ ص ١٧٩

والاقتصادية ، فقد أوضح أوجست لوخ[1] بأنه حتى ولو كانت الأرض مستوية فإنه من العناصر الهامة جداً استمرارية ونمو المدن نظراً لوجود بها فرصاً أحسن في المجالات المختلفة وتعي بمتطلبات الإدارة من خلال اتخاذ القرار الإداري في الوقت المناسب وكذا حقوق العمال .

ولكن هل وسيلة النقل هى مخطط أساسي للمشروعات الاقتصادية الكبري ؟ لاشك أنها مخطط أساسي فعلي لتلك المشروعات . فلك أن تتصور إنتاج تلك المشروعات بكمية ضخمة من منتجاتها . وأن هناك أسواقاً كثيرة تطلب تلك المنتجات ، كما أنه حتى داخل المدينة الواحدة يكون حجم الطلب كبيراً في الضواحي والأقاليم المجاورة للعاصمة ، فهل كان يمكن أن تنجح هذه المشروعات إذا لم تستطيع أن تسوق انتاجها تسويقاً ناجحاً ، سواء كان داخلياً بواسطة النقل الداخلي ، أو خارجياً بواسطة الطائرات . بلاشك أن وجود النقل هو عنصر هام جداً في حركة التخطيط الاقتصادي للتوطن في الأماكن أكثر ملائمة .

كما لك أن تتصور أن توطن مشروعات في أحد المناطق التي توجد في ضواحيها المواد الخام ونصف وكاملة الصنع التي تحتاجها هذه

(1) August losch, the Economics of location , translated from German by William H. Eaglon , 1959

المشروعات من أجل اتمام عملية الإنتاج . فهل كان لها أن تتم عملية الإنتاج بدون الحصول على المواد المساعدة ، وعناصر الإنتاج الأساسية ، بلا شك أن نجاحها سيرتبط بالحصول على هذه الإمدادات الهامة . كما أن زيادة فرص وسائل النقل تعتبر عاملاً من العوامل التي تؤثر في نظرية العائد والتكلفة . فزيادة الطلب على منتجات المشروعات سيحقق زيادة في الطلب على العمل ، الأمر الذي يؤدي إلى خفض الأجور ، وهجرة هذه العمالة إلى العمل في صناعة أخرى توفر لهم مزيداً من الأجر ، ولعل أن نظرية الاقتصاد الكلي توضح هذا الأمر بالتفصيل في نظرية تزايد الغلة وتناقصها بنسب معينة من أجل إعادة التوازن بين العرض والطلب على حجم العمالة[1] .

إن هذه النظرية التي تؤكد الطلب على العمالة . واستمرارية الحصول عليه ، قد تؤدي إلى انخفاض معدل الأجور . ولا شك أن الطلب والعرض هو أمر مرتبط بعنصر الانتقال . فلولا الانتقال من مكان إلى آخر ما كان هناك حجم للطلب وآخر للعرض . الأمر الذي يؤدي إلى أننا يجب أن نؤكد أن وسائل النقل هى مصدر أساسي في حركة التطور الاقتصادي . بل من أهم تلك العناصر الأساسية .

---

(١) انظر د. محمد ناظم حنفي . د. مصطفى مجاهد ـ النظرية الاقتصادية الكلية ـ جامعة طنطا سنة ٢٠٠٠ ص ٨٢ .

إن ارتباط الصناعة بعنصر الوقت أيضا من المعايير الهامة في تحقيق التقدم في الصناعة وتحديثها ، إن انتقال العامل من مكان إلى آخر للتدريب واستمراريته من أجل اكتساب السلوك الصناعي هو أمر ضروري في الحياة الصناعية والاقتصادية ، والسلوك الصناعي ذو أهمية قصوى في النشاط الصناعي من أجل إكساب العامل واستيعابه لكل تفاصيل العملية الفنية من أجل ملاحظة التطورات الآلية الحديثة التي تحتاج إلى عامل ومهندس ماهر يلاحظ وبسرعة عملية الإصلاحات الضرورية لحجم الإنتاج فإذا كانت أهمية الوقت ثانوية في النشاط الزراعي ، فإنه أساسياً بالنسبة للنشاط الصناعي ، فضياع الوقت في رى الأرض الزراعية irrigation flands قد لا يؤثر كثيراً . ولكن بالنسبة للإنتاج الصناعي فإن تأجيل ساعة على إصلاح آلة قد تؤدي إلى ضياع الإنتاج وخسارة كبيرة قد يدفع ثمنها المنظم وكافة أنشطة المشروع ، ولاشك أن شركة النقل تزيد من فرص الانتقال وسرعة حركة الحصول على الإمدادات اللازمة لحدوث التدريب اللازم . وزيادة هجرة العمالة من وإلى صناعات مختلفة تأكيداً لعنصر الإحلال والتجديد[1] .

---

(1) Look at , Royel commission on the distribution of industrial population – London , without date .

الفصل الثاني عشر
النقـــــــل
ومشاكل التعطل الموسمي

المبحث الأول
علاج الرحلة الأصلية

كثيراً ما يتعرض الإنتاج في وحدات النقل لكثير من المعوقات التي تؤدي إلى تحقيق خسائر كبيرة قد تمنع قيام المنشأة بمتطلبات نفقاتها أو تعرقل مسيرة صناعة النقل بصفة عامة .

فعنصر الموسمية الذي تتعرض له وسائل النقل بصفة عامة يجعل من تعطل كثير من الوسائل أسلوباً موجوداً على الساحة الاقتصادية ، وهو ما يجعل إدارة النقل مطالبة بتحقيق وسائل للتخطيط وضبط الإنتاج يتلاءم مع تلك التخفيضات في الإنتاج نتيجة لعنصر الموسمية ، وهذا العنصر دائماً يلازمه كساد في فترة الأجازات . ورواج في فترات الصيف والمناسبات .

ولاشك أن ذلك لابد أن يكون له أكثر من وسيلة لضبط عملية التشغيل بالوسيلة التي يمكن إلى حد ما التقليل من التعطل الذي قد يلازم مثل هذه المناسبات .

ولاشك أننا أمام ظاهرة فريدة . فنجد أنه في بعض الأحوال يزيد الطلب على خدمات النقل . في حين يقل الطلب على بعض المدن الأخرى . ولاشك أن التعاون والتبادل فيما بين المناطق العامرة

بالتشغيل والأخرى الراكدة يحقق أكثر من مطلب ، فنجد أن ركود التشغيل في منطقة معينة يعني وجود طاقة تحميلية معطلة . يمكن نقل مثل هذه الطاقات المعطلة إلى مناطق الطلب المتزايد . وفي هذا تقليل لعنصر التعطل . ويقلل من وجود رأس مال معطل لا يتم استغلاله فيدفع المنشأة إلى عمل صيانة دورية لتلك الطاقات المعطلة دون تشغيل . مما يؤدي إلى رفع التكاليف المتمثلة في التكاليف الثابتة . ولما كانت الطاقات معطلة ، لذا فإن التكاليف المتغيرة أيضاً تكون منعدمة ، كذا فإن الأرباح المتحققة تعادل صفر . ولاشك أن زيادة التكاليف الثابتة مع عدم وجود أرباح إنتاج ، يتسبب في تحمل المنشأة تكاليف أخرى تتمثل في تكاليف العمالة سواء كان هناك تشغيل من عدمه . ولاشك أن نقل العمالة المعطلة إلى الأماكن ذات التشغيل الموسمي في مناطق أخرى يخفف من حدة هذه التكاليف . بل أنه قد يحقق أرباح . إذا ما استخدمت هذا الأسلوب بالتعاون . فوجود تعطل في موسم الأجازات في القاهرة . يقابله تشغيل في الإسكندرية (وقت الذروة) في الصيف والعكس وجود ذروة في القاهرة في فصل الشتاء يقابله كساد في الإسكندرية . ولاشك أن التبادل والتعاون في الخدمة يحقق التكافؤ في التكاليف . ويقلل من سلبيات الموسمية .

كما أن إدارة النقل قد تتجه إلى استخدام أكثر من وسيلة للقضاء علـى ظـاهرة التعطـل الإجبـاري في المواسـم ، فقـد تتجـه إلى عـرض الخدمات في أوقات الفراغ بتعريفة منخفضة بقصد حث المواطن علـى تغيير مواعيد قضاء حاجاتهم ، فهناك فئة مرغمـة علـى طلـب وسيلة النقل في مواعيد محددة ، وهذه الفئة لـيس أمامهـا إلا وقـت الـذروة . وهناك فئات أخرى ليس كذلك ، فأصحاب الأعمـال . وربـات البيـوت الـذين يخرجـون لـشراء المـستلزمات تـشجعهم تخفـيض التعريفـة في توقيت معين على تغيير مواعيد استهلاك الخدمة ، وبالتالي فـإن هـذا الإجراء يقلـل مـن فرصـة التعطـل نظـراً لأن كـثيراً مـن الأفـراد قـد لا يستطيعون الركوب في وقت الذروة ، مما يؤدي إلى استخدام وسيلة نقل خاصة . أما إذا ما تم تغيير مواعيد الخروج فـإن ذلـك سـيكون بمثابـة إعادة استخدام الطاقات التحميلية في أوقات أخرى وبالتـالي يقلـل مـن حجم الطاقات التحميلية الأصلية المعطلة . وأيضاً طاقات العـودة الـتي طالما ما تكون في وضع معطل كلي أو جزئي[1] .

كل ما تم ذكره يقلل من حجم الخسائر التي تتعـرض لهـا إدارة النقل إلا أن ذلك لابد أيضاً أن يكون من خلال فكر جديد فتتجه المنشأة

---

[1] انظر : د. سعد الدين العشماوي ـ إدارة النقل ـ مرجع سابق ص ١٢٩ وما بعدها .

إلى عمل الصيانات الدورية التي لابد أن تتخذها الإدارة للطاقات ، أثناء فترات الكساد . فطالما أن هذه الصيانة ستتم سواء كان هناك تشغيل أو عدم تشغيل . أى سواء كانت الطاقات الإنتاجية في حالة تشغيل من عدمه ، فمن الأولى أن تتم الصيانة الدورية في أوقات الكساد والتعطل ، وهو ما يقلل من التكاليف الثابتة . إذا ما ارتبط ذلك بتأجير وسائل النقل إلى جهات أخرى ليست على طريق السير الطبيعي ، أو قيام بعض الشركات السياحية بعمل برنامج ترفيهي للسائحين ، فلاشك أن القيام بإيجار وسائل النقل لمثل هذه الجهات في أوقات الكساد ، علاوة على خفض التكلفة من خلال عمل الصيانة في تلك الفترة يقلل من حجم الخسائر التي ترتبط بفترة الكساد .

المبحث الثاني
علاج رحلة العودة

غالباً ما تكون رحلة العودة فيها كثيراً من الخسائر لمنتج النقل . ففـي الغالـب فـإن الرحلـة الأصلية لا تقـوم إلا إذا كانـت الطاقـات التحميلية في حالة كاملة الطاقة ، أى أن الرحلة الأصلية تحقـق طاقـة تحميلية شبه شبه كاملة ، إلا أن رحلة العودة في كثيراً من الأحوال ما تكون رحلة خاسرة لأن غالباً ما تكون الطاقة التحميلية فارغة تماماً . أو تكون فراغ جزئي ، ولاشك من أسباب ذلك أنه في وقت الذروة دائمـاً ما تكون الطاقة التحميلية الأصلية بالنسبة للأفراد مـن مكـان إقـامتهم إلى أماكن عملـهم ، وقـل مـا تجـد في رحلـة العـودة نفس الحجـم مـن المواطنين ، لأن طبيعة المدن تركز أمـاكن المـصالح الحكوميـة وقطاعـات الأعمال في دائرة جغرافية واحـدة ،ممـا يقلـل مـن حجـم ملـئ الطاقـة التحميلية في رحلة العودة ، كما أنه بالنسبة لنقـل البـضائع غالبـاً مـا تتجـه وحـدة النقـل مـن نقـل البـضائع مـن أمـاكن الإنتـاج إلى أمـاكن الاستهلاك وقل ما تجد في مناطق الاستهلاك عودة بضائع نظراً لتركيـز المناطق الصناعية في مناطق تركيز المواد الخام والبنية التحتية المتوافرة . وبالتالي تكون مناطق الاستهلاك هى مناطق العمران السكاني ، التي

تفتقد للمناطق الصناعية ، وإذا وجد سيكون نادراً مما يخلق طاقات عاطلة لوسيلة النقل في رحلة العودة .

ولاشك أن إدارة النقل لابد أن تعي ما تتجه إلى تحقيقه من خلال تخطيط مبرمج . وبحيث تنتقي الأوقات المناسبة لنقل المنتجات بما يتواءم مع رحلات عودة مستغلة . فقد تتجه بعض رحلات المدارس أو شركات السياحة إلى عمل زيارات للمناطق الصناعية لمعرفة أوجه التكنولوجيا والمنتجات الصناعية داخل المناطق الصناعية . ولاشك أن تلك الرحلات تمثل رحلات عودة ناجحة ، وبالتالي فإن إدارة الإنتاج يجب أن تقوم بتجزئة المنتج الموسمي الذي يكون بعيداً عن موسم الإنتاج لحين وجود مثل هذه الزيارات فيقوم بنقل المنتج في تلك المواعيد لتحدد رحلة عودة مكثفة سواء من الطلبة أو من الرحلات السياحية وبالتالي يقلل من حجم التكاليف . ومن جهة أخرى نجد أنه في بعض الأحوال تكون الرحلة الأصلية والعودة في نفس المسار يحقق طاقة تحميلية معطلة . ومن أجل ذلك يجب إعطاء قائد وسيلة النقل حرية اختيار مسار العودة لإمكان تجميع أشخاص في رحلة العودة يملأن الطاقات التحميلية جزئياً إن لم يكن كليا . وبالتالي يقل معدل التكلفة إلى حد ما . ولاشك أن ذلك يكون بمثابة خفض لتكلفة

الإنتاج . حتى ولو كان من خلال خفض تعريفة التحميل لأفراد أو بضاعة لم تكن ستنقل في الظروف العادية نظراً لارتفاع تكلفة النقل العادية . ولكن نظراً للخسارة التي قد تتحملها رحلة العودة فإن الإدارة تستخدم أسلوب المرونة وهو توفير رحلة عودة رخيصة لهؤلاء الأفراد . وكذا البضاعة للحصول على مقابل مادي يقلل من حجم الخسارة المتوقعة .

الفصل الثالث عشر
التنظيم المباشر وغير المباشر لحركـــة النقـــل من خلال عملية التجميع للحمولات

الفصل الثالث عشر
التنظيم المباشر وغير المباشر لحركة النقل
من خلال عملية التجميع للحمولات

إن تكدس البضائع في المواني ، وفي مخازن السكك الحديدية . تمهيداً لنقلها إلى أماكن توزيعها على محطات المقصد النهائي تمثل مشكلة كبيرة . فشركات النقل المختلفة . تمثل مشاكل عديدة للدولة متمثلة في ارتفاع معدل التكاليف نظراً لاحتمال ضياع بعض من هذه البضائع أو تلفها . مما يعرض الدولة للمسئولية التقصيرية[(١)] . وهو ما يحملها لغرامات التأخير أو التعويض عن البضائع المفقودة أو التالفة .

ولاشك أن مثل هذه المشاكل يتسبب عنها عدم التنسيق والتنظيم بين وسائل النقل المختلفة من أجل اتخاذ حلول جذرية وسريعة تقلل أو تقضي على مثل هذه الطاقات المعطلة أو المستغلة استغلالاً سيئاً لتقليل معدل التكاليف الكلية .

ولاشك أن عملية تجميع البضائع في مركز تجميع إجمالي . تمهيداً لنقله على فترات بواسطة وسائل نقل ضخمة . هى حلول جذرية بشرط تحديد الأماكن والتوقيتات التي سيتم النقل فيها .

---

(١) انظر د. رفعت الصباحي . النظرية العاملة للالتزامات ـ القاهرة ١٩٩٧ .

فعادة ما لا تستطيع وسائل النقـل الـضخمة تحميـل البـضائع المحـددة والتي تم التعاقد على نقلها من أماكن متفرقـة . ولـذلك تتجـه المنـشأة المتعاقـدة في اسـتغلال سـيارات صـغيرة الحمولـة لتقـوم بوظيفـة نقـل البضائع من الأمـاكن المتفرقـة وتجميعهـا في مراكـز تجميـع . تمهيـداً لنقلها بواسطة وسائل نقل ضخمة بحمولة كلية ضخمة علـى فـترات . ولاشك أن مثل هذه الاجراءات لا تتم إلا من خلال اسـتخدام حمـولات النقل من مدينـة كـبيرة إلى أخـرى كمـا في الإسـكندرية إلى القـاهرة أو العكس ، فتقوم سيارات صغيرة بتجميع البضاعة من الأمـاكن المتفرقـة في أنحاء مدينة الإسكندرية لتجميعها في مركـز تجميـع لتقـوم وسـيلة ضخمة بنقلها على فترات إما بواسطة سـيارات نقـل ضـخمة . أو عـن طريق النقل بالقطارات . وقد يستخدم هذا الأسلوب عندما تتجه هيئة الميـنـاء البحـري في اسـتغلال سـيارات صـغيرة في تجميـع البـضائع في مخازن المواني البحرية تمهيـداً لنقلـها عـن طريـق الـسفن البحريـة . وتستخدم هذه الطريقة سواء ذهابا أو إيابا . أو سواء تم استخدام نقـل جزئي من أماكن متفرقة إلى ميناء الشحن . أو إذا استخدمت من مينـاء التفريغ إلى محطة المقصد .

ولاشك أن مثل هذا الإجراء يحقق التنسيق والتنظيم من وسائل النقل المختلفة . بل الأكثر من ذلك أن تستخدم الموانى عملية التنسيق داخل الميناء نفسه . بوضع البضائع وتحميلها حسب نوعياتها أو حسب حمولتها . أو حسب وسيلة النقل المخصصة بنقلها . ولاشك أن ذلك يسهل عملية التفريغ والشحن . كما أن سرعة القيام بنقل تلك البضائع إلى محطات المقصد . يقلل من الطاقات المعطلة إذا ما تم أخذ الإجراءات القانونية والتنظيمية بسرعة وبدون تعقيدات إدارية .

كما أن توافر إمكانيات الشحن والتفريغ أو خامات النقل الداخلي بأكثر مما يقتضيه حركة النقل في ميناء معين . يعني استثماراً معطلاً . وخامات تحميلية غير مستغلة . مما يتأتى عنه إسراف وضياع بشكل آخر . لذا فالأمر يقتضي الدراسة العلمية لتدفقات حركة النقل لتحديد الاحتياجات الرأسمالية وتوظيف الحاجات بأكبر قدر ممكن . كما أنه ولابد أن يكون التنسيق من خلال معرفة الخصائص العامة لكل وسيلة نقل من خلال وسائل اتصال دقيقة وعلى درجة من الكفاءة تسهل من تحديد المسئوليات والقيام بها على أكمل وجه . دون إسراف أو تعطيل[١].

---

[١] انظر د. سعد الدين العشماوي . إدارة النقل . مرجع سابق ص ١٣٤ وما بعدها .

كما أن جدولة عملية نقل الحمولات يقلل من مشاكل تكدس البضائع المطلوب نقلها . من خلال وضع أولويات للتلفيات حسب ترتيبها على أساس تاريخ وصولها وحمولتها . وبذلك تتم جدولة وحدات النقل على أساس الطاقة الاستيعابية لوحدة النقل وسرعة الوسيلة . وبالتالي يتم وضع جدول زمني لنقل البضائع يتفق مع قدرة الوحدة على استيعاب الحمولات المطلوب نقلها وفقاً للأولويات المذكورة . فإذا جاءت حمولات جديدة فإنها تأخذ ترتيبها في الأولويات . إلا إذا كانت حمولات ذات أهمية خاصة فيجب في هذه الحالة إعادة الترتيب لتتوافق مع هذه البضائع التي يمكن أن تكون قابلة للتلف السريع . ولاشك أن التعامل مع نوعية البضاعة في نقل حمولتها تؤكد نجاح أو فشل صناعة النقل فهناك بضائع تكون سريعة التلف إذا ما تعرضت لارتجاجات معينة . وبالتالي يجب أن تتعامل شركات النقل مع تلك السلع بحذر وتتجه إلى نقلها بطريقة ومسار ملائم حتى ولو كان هناك الطريق أو المسار أطول من الطرق في الظروف العادية . خيرا من أن تتجه إلى مسار أقصر وتتعرض البضاعة للتلف وتتكبد الشركة تعويضات خيالية لأصحاب البضائع هى في غنى عنها مع وضع توقيت زمني للرحلة من محطة القيام إلى محطة الوصول أو المقصد . واضعين

في الاعتبـــار ســـرعة وســـيلة النقـــل وطاقاتهـــا التحميليـــة والعوائـــق والتأخيرات الطبيعية لوسيلة النقل . كما أن وظيفة التشهيل هى أحـد الوظائف التي تحقق نجاح وسائل النقل فهـذه الوظيفـة تعـني الرقابـة وإعطاء أوامر التشغيل من خلال توفير كافـة الوسـائل الـتي تقـوم بهـا وحـدة النقـل مـن شحن وتفريـغ ، ومـسار وتوقيـت بدايـة التـشغيل وتوقيت الوصول ، والمشاكل التي تقابل الوسيلة كالتعطـل أو الـصيانة على الطريق أو تبـادل الوسـائل كاستبدال وسيلة نقـل بـأخرى أثنـاء الرحلة وما تتخلله من أدوات الشحن وأدوات التفريغ ، والرقابة علـى قوانين الوصول واتخاذ اللازم عند تعـرض وحـدة النقـل لظـروف غـير عادية كالتعطل أو تغيب قائدها ، ولاشك قدرة أو نجاح رجل التشهيل نمطاً حقيقياً لنجاح أى مشروع نقل سواء كان نقلاً عادياً أو نقل متعـدد الوسائط[١] .

ولاشك أن تعطل وسـائل النقـل في القيـام بالرحلـة في مواعيـدها المقـررة لهـا يجعـل مـن نظـام الجدولـة عـديم الفائـدة . فهـو يربـك الترتيبات والأولويات التي وضعتها الهيئة في نقل البـضائع المكدسـة . ولاشك أن علاج مثل هذه الحالات الفردية يمكن اتخاذها ليس في إلغاء

---

[١] انظر د. فاروق شلش ـ النقل متعدد الوسائط ـ مرجع سابق .

الجدولة ولكن في ضرورة إيجاد وحدات نقل إضافية واقفة على استعداد للعمل في حالـة تعطـل وسيلة النقـل في الطريـق مما يـؤدي إلى تـأخير وصـولها في الميعـاد المقـرر لهـا ، أو إلغـاء اسـتكمال الرحلـة وإنـزال البضاعة في أقرب ميناء أو محطة لاستكمال عـلاج التـأخير . بـدلاً مـن توقف عملية الجدولة . ولاشـك أن مـن أهـم العيـوب الـتي تتـسبب في تكدس البضائع دون تصريفها هو قبول التعطيلات التي تحدث لوسائل النقل كمـا هـى دون عـلاج . وعـلاج سـلبيات الـرحلات . لأن حـدوث تعطـل دون علاجـه يعـد سـوء إدارة . ولاشـك أن تحمـل إلغـاء رحلـة وإنزال البضاعة في أى ميناء وإصـلاح الـسفينة أو وسيلة النقـل بأسـرع وقـت واسـتكمال جـدول أعمـال الهيئـة كمـا هـو . أنجـح بكـثير مـن الوقـوف بجانـب وسـيلة نقـل معطلـة وبالتـالي تعطـل كـل الطلبيـات اللاحقة عليها . إن نظام المتابعة يختلـف مـن مـشروع إلى آخـر ولكـن هناك خطوط عريضة يجب وضعها في نظام متابعة رحلات النقل .

يجب أن يكـون مفهومـا بالنـسبة لمـن يـتم متـابعتهم أن هنـاك متابعة أو رقابـة علـى أعمـالهم الـتي يجـب أن يكـون هنـاك سـجلات للمتابعة يسجل بها عـرض وتحليـل المعلومـات الـواردة . كـذا يجـب

استخدام خرائط توضح خط سير وحدات النقل وتفاصيل لحركات كل وحدة لمتابعة حركتها أولاً بأول .

ولاشك أن تنفيذ كل ذلك سيحقق أكثر من فائدة أولاً سيحقق مطلب تنفيذ كل نظريات النقل وأولوياتها . وبالتالي تقلل من أخطاء الناقلين خوفاً من التعرض للمسئولية . وأخيراً يقلل من ارتفاع معدل التكاليف التي يمكن أن يتحملها المنشأة وفي حالة التعرض لتعويضات عدم النقل في التوقيت المناسب والمحدد لها .

الفصل الرابع عشر
التأجير التمويلي

الفصل الرابع عشر
التأجير التمويلي

تتجه معظم المشروعات الاستثمارية في كل دول العالم إلى تمويل مشروعاتها من خلال أكثر من مصدر . فنجد أن البعض يتجه إلى الاعتماد على الذات . كمصدر تمويلي ذاتي . والبعض الآخر يعتمد على القروض . ولاشك أن معظم الأنظمة الاقتصادية لا تشجع المصدر الذاتي . فمن ناحية يكون غير كافياً . ومن ناحية أخرى فإنه أسلوب اقتصادي غير ناجح نظراً لأن المستثمر لابد أن يضع نصب عينيه احتمالية المكسب والخسارة ، وبالتالي قد يفقد الفرصة البديلة . ويخسر أمواله . وقد نجد أن البعض الآخر يعتمد في تمويل مشروعاته على البنوك . وتتجه معظم الأقلام في وقتنا الحالي إلى أن القروض لم تصبح وحدها مصدراً ناجحاً يمكن الاعتماد عليه نظراً لارتفاع أسعار الفائدة من ناحية . والقيود الكثيرة التي ظهرت في الوقت الحالي بالنسبة للضمانات التي يجب تقديمها لمحاولة التقليل من حالات النقد الاقتصادي لبعض الشركات والمؤسسات والتي ترتب عليها انهيار هذه الشركات وهروب أصحابها بما حصلوا على قروض دون أن يتجهوا إلى الأسلوب القانوني من تصفية الشركات وجدولة ديونها من ناحية أخرى . الأمر الذي اتجه بالفقه الاقتصادي إلى البحث عن

مصادر أقرب ما يمكن أن تحقق المطلوب ، وفي نفس الوقت ينخفض بها عنصر التكلفة والعبء الكبير في سداد الديون .

ومن أهم المصادر الحديثة التي يتجه إليها الفكر الاقتصادي العالمي مصدر التأجير التمويلي في كل قطاعات الاستثمار والصناعة بصفة خاصة. ونظراً لضخامة الاستثمار في قطاع النقل بأنواعه المختلفة سواء كان نقلاً بالسكك الحديدية أو السفن أو الطائرات ، فإن أسلوب التأجير التمويلي يعتبر إحدى المصادر الهامة والمناسبة للاستثمار في قطاع النقل . بعد التطور العالمي الهائل الذي وصلت إليه صناعة النقل . وأصبح مشاركة القطاع الخاص أمراً ضرورياً في كل نواحي الاستثمار وخصوصاً في ظل نظام الخصخصة . أو العولمة الاقتصادية في مجال الاستثمار . وأصبح الاستثمار في صناعة النقل أمراً ضرورياً بعد أن أصبحت صناعته تسيطر على كل مصادر التخطيط الاقتصادي الشامل . والتخطيط الجزئي في كل قطاعات الدولة . ولكن هل يمكن أن يحقق التأجير التمويلي نجاحا للمستثمر وتحقيقا لهدف التطور بالنسبة للدول الساعية إلى استخدام هذا الأسلوب . نحاول شرح ذلك :

اولا : ما هو مفهوم التاجير التمويلي :

على الرغم من أن نظام التأجير التمويلي . أسلوب قديم يعني تأجير الأصول الرأسمالية ويقسم العائد فيما بين المالك للأصل وبين المستأجر

في صورة حق انتفاع . إلا أن أول دولة استخدمت أسلوب التأجير التمويلي هي الولايات المتحدة الأمريكية عندما أسست شركة M.S.leasing Co. للتأجير التمويلي في عام ١٩٥٠ ثم بريطانيا ١٩٦٠ . ثم تأخر صدور قانون التأجير التمويلي في مصر حتى عام ١٩٩٥ بالقانون رقم ٩٥ لسنة ١٩٩٥ . ويتضمن مصطلح التأجير التمويلي علاقات قانونية اقتصادية . فمن ناحية يشتمل على العلاقة القانونية فيما بين المؤجر والمستأجر ، وعلاقة اقتصادية تتضمن الأصل الرأسمالي . ويربط بين هذه العلاقات علاقة قانونية أسمى هى العلاقة التعاقدية .

والتأجير التمويلي يعني " عقد اتفاق بين المؤجر والمستأجر ينتقل بمقتضاه إلى المستأجر حق استخدام ملكية معينة مملوكة للمؤجر لمدة محددة من الزمن مقابل العائد المتعاقد عليه "[١] .

وإذا نظرنا إلى هذا التعريف سنجده يؤكد على العلاقة القانونية الاقتصادية بصورة أوضح . كما أنه لم يحدد استخدامه في نوعية معينة من الاستثمار . بل جاء شاملا . ولقد أحسن صنعا . بعد

---

(١) د. صابر حسن الغنام ـ التاجير التمويلي كاحد الاساليب المقترحة للخصخصة في قطاع النقل البحري على مشارف القرن الحادي والعشرين ـ مركز القاهرة الدولي للموتمرات ١٩٩٦ ص ٣ .

أن استخدم التأجير التمويلي في كثير من المجـالات . فقد استخدم في تأجير واستخدام حق الانتفاع في قطاع الفنادق والقرى السياحية . بل قد نجد أن هناك بعض الشركات التي على وشك التعثر . وبدلاً من بيع أصولها تتجه نحو تأجير هذه الأصول لإعادة توازنها من جديد .

التأجير التمويلي وآفاق استثمارية جديدة :

لاشك أن التكاليف الاستثمارية تعتبر من أهم تكاليف المشروعات . وخصوصاً إذا كانت تلك المشروعات تنتج صناعات الوزن الثقيل . أى تلك التي تتخصص في إنتاج صناعات ثقيلة . أو تلك التي تتكلف ملايين الدولارات في سبيل الحصول على الأصول الرأسمالية العاملة . ويتجه البعض حالياً في استئجار تلك الأصول من أجل خفض تكلفة الاستثمار إلى أقصى درجة ممكنة . كما أن استئجار الأصول قد تكون فرصة لكل الأطراف المشتركة في عقد التأجير لتجربة العملية الاستثمارية ومدى فاعلية المشروع من عدمه . وهو الأمر الذي يمكن أن يدخل في عملية دراسة جدوى المشروعات . فهناك بعض المشروعات التي يتم عمل دراسة جدوى لها . ويتم اختيار الموقع . وتحديد التكاليف الاستثمارية . وتكلفة التشغيل . فإذا كان المشروع يبشر بالنجاح ولن يستطيع لمستثمر توفير التكاليف الاستثمارية لضعف إمكانياته المادية من ناحية أو لارتفاع سعر الفائدة على القروض طويلة

الأجل من ناحية أخرى ، أو لعدم اتجاه النية في مشاركة جهات حكومية . الأمر الذي يتسبب في تقليص حرية المستثمر في الرقابة واتخاذ القرار على مشروعاته . فإنه في هذا الوضع ، يتجه نحو استئجار الأصول الرأسمالية من شركات تأجير الأصول . وفي هذه الحالة فهو من جانب يقوم باستئجار هذه الأصول لفترة زمنية معينة يقوم خلالها بتجربة المشروع . فإذا هو استطاع أن يغطي تكاليفه فإن ذلك يكون بمثابة نجاح للمشروع . وإذا هو لم يستطيع أن يحقق بالمشروع ما كان ينتظر فلا يكون قد خسر الكثير . ففترة الإيجار محددة يستطيع بعدها أن يعيد حساباته من جديد ، كما أن استئجار الأصول قد يكون مفيدة للمؤجر ، لأنه في هذه الحالة لن يتحمل تكاليف تشغيل أو أجور عمالة أو تحمل مسئوليات الإدارة وغيرها من المسئوليات التي لا يكون مؤهلاً لها ، ويكتفي بالحصول على موارد منتظمة من عملية التأجير ، كما أن العملية الإنتاجية . والطاقة الإنتاجية للمشروع تزيد بلاشك من خلال خلق مصادر للتمويل لا تتكلف الكثير . اللهم إلا تلك المشروعات تتجه نحو تحديد الأصل الرأسمالي المطلوب وتقوم باستئجاره . هذا من الناحية العامة أما في ظل صناعة النقل ، فإن صناعة النقل تتكلف الملايين في التكاليف

الاستثمارية وذلك سواء بالنسبة لتكاليف البنية الأساسية أو الأصول المتحركة . فالأصول المتحركة التي تتمثل في القطارات أو السفن أو الطائرات تتكلف الملايين ولذلك فإن الشركات الخاصة لا تستطيع شراء مثل هذه الأصول . وعلى ذلك فإنه دائماً تحتكر الدولة الاستثمار في تلك القطاعات . ولكن إذا ما استخدم نظام التأجير التمويلي من الخارج فإن الشركات الخاصة يمكن لها أن تحصل على تلك الأصول من شركات تمويل عالمية مثل شركة M.S.leasing مثلاً أو شركة عالمية أخرى تفتح لها آفاقاً استثمارية جديدة في قطاع النقل تحقق إيرادات بسرعة كبيرة في ظل نظام النقل البحري أو الجوي أو حتى البري . بدلا من إتاحة الفرصة للمستثمر الأجنبي للاستثمار في هذا المجال الحيوي ودخول طائرات وسفن المجال الجوي أو الحدود السياسية دون وجود القيود أو الشروط الملائمة التي تحقق ملائمة وأمن أراضي الدولة . وتتجه الدولة إلى إتاحة الفرصة للمستثمرين في الاشتراك في تجهيز البنية الأساسية للمشروعات سواء كان تكاليف بنية تحتية أو بنية قومية infrastructure وتظل للدولة حق الرقابة والإشراف على المشروعات . ولاشك أن استئجار الأصول هى فرصة حقيقية للنقل متعدد الوسائط . حيث يتجه متعهد النقل إلى استئجار هذه الأصول

بدلاً من شرائها وهو ما لا يستطيع تحقيقه . فمن ناحية يخفض من معدل التكاليف . ومن ناحية أخرى يعفي مسئولية الشركة المؤجرة من الإدارة في مقابل الحصول على إيرادات منتظمة . كما أن التأجير التمويلي يفتح أسواقاً عالمية لهذا المجال يكون دوره التأجير التمويلي والذي يحقق استفادة هذه الأسواق في صورة إنشاء مشروعات ضخمة يشترك فيها شركات القطاع الخاص . ومن ناحية أخرى تمويل كل المشروعات الصغيرة التي تعجز عن توفير مثل هذه الأصول باستئجارها وهو ما يحقق مطلبين أساسيين :

١ـ فتح آفاق جديدة للقطاع الخاص في مجالات وقطاعات جديدة كان لا يستطيع هذا القطاع خوض التجربة فيه .

٢ـ زيادة الدخل القومي والطاقة الإنتاجية لتوفير فرص عمل جديدة على أثر إنشاء مشروعات جديدة كانت متوقفة لعدم توفير الإمكانيات المادية للحصول على الأصول الاستثمارية .

وعلى الرغم من النوع الشائع للإيجار التمويلي يتمثل في التأجير المباشر direct lease إلا أن هناك أنواع أخرى تتمثل في التأجير متعدد الأطراف وهو ذلك النوع الذي تتعدد أطرافه فعلاوة على المؤجر والمستأجر يوجد طرف ثالث هو الممول والذي يظهر في

حالات تكاليف الاستثمار الضخمة والتي لا يستطيع ولا يقدر عليها المستأجر . كما أن المؤجر يكون في حاجة إليه لتمويله وتتجه كل النيات إلى استخدام البنوك الكبرى وشركات التأمين ليقوم بدور هذا الممول للاستثمارات الضخمة التي لا يقدر عليها الطرفين السابقين(١) .

وعلى الرغم من ذلك إلا أن هناك نوعاً آخر يفرض نفسه على أثر ظهور أكثر من متغير اقتصادي لدى المنشأة . ومن هذه المتغيرات الحاجة الملحة إلى liquidity سيولة مما يجعلها تتجه إلى بيع بعض الأصول الرأسمالية . ثم يقوم باستئجارها مرة أخرى من المشتري هذا الذي يصبح له صفة المؤجر وفقاً للعلاقة الجديدة (٢) .

اهمية التأجير التمويلي :

Important of lease financing

تظهر أهمية التأجير التمويلي في أكثر من موضع . يجعل هذا النظام يحقق أكثر من فائدة للمستأجر . وفي نفس الوقت يحمل مسئولية أكبر على المؤجر فعلى حين نجد أنه يحرر المستأجر من أى مسئولية اقتصادية أو إدارية في عملية الاستثمار . تلك التي قد تعوق تدفق الطاقة الإنتاجية على مر السنوات نظراً للتقادم الفني الذي

---

(1) Baker & Hayes " lease finance Apractical Guide " 1981 P. 8 etc.

(٢) انظر . د. حماده فريد منصور . مرجع سابق ص ٤٥٨ وما بعدها .

يحدث لنوعية الأصول الرأسمالية المستهدفة القديمة وظهور تكنولوجيا جديدة تجعل تلك الأصول لا تحقق الطاقة المثلى فهو في هذه الحالة ليس عليه إلا إنهاء الاستئجار ثم استئجار أصل آخر جديد بتكنولوجيا تتماشى مع التطور العلمي والاقتصادي المطلوب . في حين نجد أن المؤجر يتحمل مسئولية الإحلال والتجديد . أى إحلال أصل رأسمالي جديد محل الأصل القديم نظراً لتقادمه فنياً أو نظراً لإهلاكه depreciation ، أو يقوم بعملية الإصلاح والصيانة لتجديد الأصل الرأسمالي نظراً لإصابته للتعطل الفني .

وإذا كان المستأجر يستفيد كثيراً في العملية الاستثمارية بطريقة التأجير التمويلي ، فإن المؤجر أيضاً يستفيد من خلال احتفاظه بملكية الأصل الرأسمالي وحصوله على إيرادات منتظمة من عملية التأجير . علاوة على أنه يكون بعيداً عن مشاكل العملية الاستثمارية فقد اختار الفرصة البديلة التي ربما قد اختارها من خلال دراسة اقتصادية حولت قراره الاستثماري إلى تبني نظام التأجير والحصول على عوائد منتظمة proceeds .

وعلى الرغم من أنه قد يتصور أن عملية التأجير التمويلي يتجه نحو العمل الإداري والحصول على عوائد منه . إلا أنه وفي الحقيقة

أنه قد اتجهت معظم الشركات الكبيرة إلى تحويله إلى استثمارات جديدة يشجعها في ذلك الدولة التي قد أعفت نفسها من الإعانات التي كانت تنفقها على المشروعات ، في صورة الاشتراك في تجديد وإحلال الأصول الرأسمالية . وبذلك فهى تعمل جاهدة في تشجيع إنشاء مثل هذه المشروعات التي تقوم بتأجير الأصول الرأسمالية في كافة القطاعات من أجل خلق أسواق لتأجير الأصول الرأسمالية تلك التي لم تكن موجودة من قبل ، ولاشك أن ذلك سيحقق أكثر من مطلب . فمن جهة سيخلق زيادة في الطلب على الأصول الإنتاجية . ومن جهة أخرى خلق سوق للتنافس في تطوير الأصول الرأسمالية في صورة تجديد فني دائماً لضمان استمرارية زيادة الطلب على تلك الأصول . كما أن الدولة تشجع ذلك من خلال سياسة السماح الضريبي الذي تمنحه للشركات المؤجرة والشركات المستأجرة على حد سواء . مما يعد نوعا جديدا للخصخصة مطلوب تنفيذها . حيث أننا نرى أن استئجار الأصول الراسمالية لا يقف عند حد الاستعمال لحين انتهاء عمره الافتراضي . والذي قد يأتي هذا الانتهاء قبل ميعاده نظرا لسوء استخدام هذا الأصل من المؤجر بقصد سوء منه . أو نظراً للإهمال . لذا يجب على المستأجر أن يكون مسئولا عن الصيانة الدورية التي تطيل من عمر

الأصل الرأسمالي . هذا من ناحية . ومن ناحية أخرى يجب تحميل المستأجر جزء من أقساط الإهلاك كجزء من أرباحه ، لضمان الحصول على الأصل الرأسمالي بعد إهلاكه . ولعدم تحميل المؤجر كل هذه الأقساط . وقد يقال بأن المؤجر يحصل على عوائد . ولكن الحقيقة أن هذه العوائد لا تتناسب مع الأرباح التي تتحقق لدى المستأجر من استئجاره لهذه الأصول . كما أن من مصلحة الدولة التدخل لتحديد هذه العلاقة القانونية الاقتصادية لضمان الحفاظ على الأصول الإنتاجية واستمرارية تحقيق الطاقة القصوى وتحديد الحد الأدنى الاقتصادي الذي بدونه يصبح الأصل في حاجة إلى تطوير أو تجديد[1] .

ونظراً لأن صناعة النقل تتكلف الملايين سواء على بنية النقل الأساسية أو في تكلفة الأصول المتحركة . فإنه يجب تطبيق نظام التأجير التمويلي في صناعة النقل لضمان استمرارية تطوير مثل هذه الصناعة . ونظراً لأن الدولة تعتبر المحتكر الوحيد في هذه الصناعة ولذلك نجد أن الدولة في هذه الحالة تتحلل تدريجياً من هذه العلاقة الامتيازية السرمدية التي قد تحقق من ورائها خسائر كبيرة من صناعة النقل . هذا من ناحية صناعة النقل بصفة عامة . أما من ناحية

---

[1] انظر مؤلفنا في دراسة الجدوى الاقتصادية ص ٩٦ .

النقل البحري فإن الفرصة ستكون أكبر للتأجير التمويلي في هذا القطاع نظراً لتعدد أصوله فهناك الصنادل والسفن والقاطرات ومعدات المناولة (الأوناش) وغيرها . وبذلك يحظى النقل البحري بأهمية خاصة في نظام التأجير التمويلي نظراً لحاجة النقل البحري إلى تطوير بنيته الأساسية وتخفيض مخاطر حجم الطلب على وسيلة النقل البحري بتحويلها إلى خطوط جديدة تحقق من ناحية موارد جديدة . ومن ناحية تغير تجربة الخطوط الجديدة والتي قد يأتي من وراء تجربتها نجاحات جديدة في النقل البحري[1] .

كما نجد أن الخصخصة ليس بيع أصول رأسمالية خاسرة . ولكن نجد تطبيق نظام الخصخصة في تأجير هذه الأصول الرأسمالية التي قد تضمن لبعض المنشآت الأصول في صورة الجدل القانوني . في نظير تطوير هذه الأصول تطويراً شاملاً لمدة معينة تنتقل بعدها هذه الأصول إلى المالك الأصلي (المؤجر) بعد فترة معينة . ويحصل المستأجر (المنتفع) على الأرباح مع دفع جزء منها كجزء من أقساط الإهلاك والجزء الآخر لصاحب الأصل وباقي الأرباح يحتفظ بها للفترة المتفق عليها بشرط تطوير هذه الأصول وتسليمها جاهزة للتشغيل

(١) د. صابر حسن الغنام . التاجير التمويلي كأحد الاساليب المقترحة للخصخصة في قطاع النقل البحري ـ مرجع سابق ص ٢٣ وما بعدها .

المربح . وإلا تحملت هذه الشركات المستأجرة كل أسعار الأصول علاوة على تعويضات كبيرة قد تطيح بكل أرباحها التي حصلت عليها من قبل تشغيلها لتلك الأصول طوال فترة الانتفاع .

الفصل الخامس عشر
البعد الاجتماعي لوسائل النقل

الفصل الخامس عشر

البعد الاجتماعي لوسائل النقل

تقديم :

إن السمة السائدة لمجال الاستثمار هو التدخل الفردي من أجل تحقيق أقصى ربح . فمجال الاستثمار يتوقف دائماً على المنفعة الحدية لرأس المال . فإذا كانت تلك المنفعة أو الربح المتوقع أعلى من أى ربحية أخرى . يصبح مجال الاستثمار يسير في أموره الطبيعية . أما إذا كان العكس فإنه دائماً وتحت أى الظروف تكون الحالة الاقتصادية في الدولة حينئذ ليست مشجعة للاستثمار لوجود خللاً اقتصادياً يعوق نشاط القطاع الخاص في تحقيق هذا الربح .

إلا أنه وفي بعض الأحوال . سواء كان في ظل نظام اقتصادي اشتراكي أو في ظل نظام رأسمالي . قد تتدخل الحكومة ورغم توافر كل الظروف التي قد تحقق ربحية تجارية لجميع المشروعات الاقتصادية . ولرغبة قومية ناتجة عن المصلحة العامة . تتدخل من أجل تحقيق البعد الاجتماعي . ذلك البعد الذي يحقق هدف اجتماعي لصالح طبقات أولى بالرعاية .

فالدولة دائماً تتضمن فئات مختلفة . فئات من ذوي الدخول المرتفعة والتي تستطيع الحصول على السلعة أو الخدمة بأى سعر كان

. وهناك الطبقة المتوسطة والتي يمكن لها الحصول على بعض السلع دون الأخرى . وهناك الطبقات الفقيرة والتي لا تستطيع أن تحصل على أى سلعة أو أخرى بدون تدخل الحكومة لدفع جزء من تكاليف هذه السلعة أو الخدمة لتحقق الرفاهية لهؤلاء .

وخدمات النقل من تلك الخدمات التي تتدخل الدولة من أجل توفيرها للمواطن العادي. لتحقيق توازن بين التكلفة والإيراد أى أن تحقق صافي القيمة الحالية من خلال تحديد نقطة التعادل[١] .

والدولة عندما تتجه إلى تحقيق مثل هذه الخدمة للمواطنين إنما تتجه نحو تقديم سلعة على أعلى مستوى . وفي نفس الوقت بتكلفة في متناول الأطراف محدودي الدخل حتى ولو أنفقت على الخدمة بما لا يحقق أى أرباح . فالبعد الاجتماعي هو الهدف من هذه العملية الاستثمارية . ويصبح الربح الحقيقي . هو تحقيق رفاهية المواطنين والرضا الشعبي عن السلطة السياسية دون انتظار لأى ربح نقدي أو مادي .

يقصد من ذلك أن الدولة وهى في طريقها إلى تحقيق ذلك إنما تضحي بالإيرادات المثالية للعملية الاستثمارية [٢] في سبيل تحقيق

---

(١) انظر مولفنا في دراسة الجدوى الاقتصادية ص ٢٧
(٢) انظر د. حماده فريد منصور ـ مرجع سابق ص ٢٦٢

هدف أسمى يتبلور في الحق الدستوري للمواطن في التعايش والمواطنة دون أدنى مسئولية عليه من ذلك سوى أنه مواطن وترعرع على أرض هذه الدولة . لذا فمن حق هذا المواطن الحصول على ما يريده من هذه الأم . أى أن هذه العملية الاستثمارية قد سيطر البعد الاجتماعي لصالح مواطني هذه الدولة .

ومن خلال هذا الفصل نتجه إلى شرح هذا البعد من خلال عناصر منفردة على النحو التالي :

١ـ المبحث الأول : عناصر التكلفة الاجتماعية .

٢ـ المبحث الثاني : مبررات البعد الاجتماعي لوسائل النقل .

٣ـ المبحث الثالث : عيوب البعد الاجتماعي .

المبحث الأول
عناصر التكلفة الاجتماعية

تنشأ التكلفة الاجتماعية من خلال تدخل الدولة لسد بعض تكاليف النقل التي لم تغطي إيراداتها وبالتالي يجب تحديد هذه التكاليف وتحديد الإيرادات من أجل اتجاه الدولة إلى منح إعانة سد هذا العجز . فهناك من التكاليف التي لا يمكن تجنبها مثل الصيانة الدورية وأقساط الإهلاك وعناصر التكلفة الثابتة في هذه الأحوال إذا لم تستطع الشركة العاملة تعويض هذه التكاليف نظراً لتدخل الدولة وتحديد تعريفة النقل سلفاً ، فإن الفارق تقوم الدولة بتحمله نظير وصول الخدمة إلى المواطن بأقل سعر ، ولاشك أن ذلك سيكون بمثابة عائد إضافي يتمثل في زيادة معدل الرفاهية لمتوسطي الدخل ، ومع ذلك فقد تتجه الشركة إلى تطبيق نظام التمييز في التعريفة بإنشاء وحدات نقل مرتفعة الأسعار لأصحاب الدخول المرتفعة ذات مواصفات خاصة . تحاول بها تقليل معدل الخسارة التي تنتج عن انخفاض أسعار النقل لمتوسطي الدخل . وليس معنى ذلك أن هناك أرباح . ولكن نعني أن الهدف الاجتماعي قد يحقق أيضاً على أثر توفير خدمة نقل ذات مواصفات خاصة . حققت من خلالها معدل التكلفة الاجتماعية . تلك التكلفة التي تتمثل في قلة استخدام السيارات الخاصة التي ينشأ عنها

معدل تلوث أعلى ، ولذلك وفي حالة استخدام هؤلاء الأفراد لوسيلة النقل العام ذات المواصفات الخاصة يكون قد تحقق أكثر من هدف .

الأول : هو محاولة تعويض معدل الخسارة من انخفاض تعريفة النقل العام لمتوسطي الدخل بارتفاع أسعار وسيلة نقل أخرى ذات مواصفات معينة تستخدمها طبقة مرتفعة الدخل[١] .

الثانية : انخفاض معدل التكلفة الاجتماعية ، فالتكلفة الاجتماعية في هذه الحالة ستنخفض على أثر انخفاض معدل التلوث الناتج عن استخدام ألاف السيارات الخاصة والتي يتسبب عنها هذا التلوث . وبالتالي ينشأ عن ذلك انخفاض معدل الإنفاق على تلوث البيئة في الموازنة العامة ، هذا من جانب . ومن جانب آخر فإن ارتفاع عدد السيارات الخاصة يزيد من مشكلة المرور ويتسبب في كثير من الطاقات المعطلة والمتمثلة في تعطيل رجال المرور والتفتيش . وتوقف السيارات كثيرا . وبذلك فإن استخدام أصحاب السيارات الخاصة لوسيلة النقل ذات المواصفات الخاصة سيحقق عنصر خفض تكاليف التعطل . وبالتالي يقل حجم التكاليف التي تتحملها الدولة نظير انخفاض

---

[١] انظر د. حماده فريد منصور ـ اقتصاديات النقل ـ مرجع سابق ص ٢١٧ وما بعدها .

الإيراد الناتج عن التكلفة المتوقعة أو التكلفة التي تم إنفاقها بالفعل .

هذا بالنسبة لتكاليف النقل البري .

أما تكاليف النقل البحري تتمثل في أن النقل النهري مثلاً في مصر يعتمد إلى حد كبير على نهر النيل العظيم . وما وصل إليه حال النيل من معدلات تلوث لا يمكن حصرها إلا أن هناك من المعوقات التي تتسبب في إعاقة النيل عن القيام بوظيفته الهادفة [1] ، ولاشك أن الدولة تتكبد أموال طائلة في سبيل عودة هذا النيل إلى حالته الطبيعية كشريان ملاحي هام ، وأن هذه التلوثات إما بفعل الإنسان أو بفعل الطبيعة ، لذا فإن الخصخصة هى أحد العناصر الهامة لتحقيق تطور هام في النقل النهري ، وفي نفس الوقت تعتبر أحد العناصر الهامة لتقليل حجم التكاليف الاجتماعية . حيث ستوفر على الدولة عبء تمويل المشروعات النهرية كذا فإن المشروعات التي ستمنح حق الانتفاع ستتجه نحو تطوير وتحسين الخدمة النهرية بما يحقق المحافظة على البنية الأساسية للنيل . كذا فإن النقل النهري يعتبر أقل أنواع النقل تلوثاً إذا ما قارناه بوسائل النقل الأخرى وبالتالي ينخفض معدل التكاليف الاجتماعية التي كانت ستقوم بها الدولة من

---

(١) انظر بحثنا في دور الإدارة البيئية

خلال خفض معدلات تلوث النيل الناتج عن سوء استخدام المشروعات من خلال تحميل تلك المشروعات تكاليف صيانة النيل . وتكاليف تلوث البنية التابعة لها . وهكذا فإن التكاليف الاجتماعية يمكن أن تحقق وفورات داخلية ووفورات خارجية . الوفورات الداخلية تتمثل في عنصر التمييز في التعريفة . والوفورات الخارجية تتمثل في كيفية ادارة المشروعات في النقل النهري بطريقة الانتفاع من المشروعات الاستثمارية الخاصة وبذلك يقلل من تكاليف الدولة كعنصر تمويل المشروعات النهرية . ومن جانب آخر تقليل التكاليف الناتجة عن تلوث مياه النيل وتلوث البيئة المحيطة بالمشروعات الاستثمارية . ولاشك أن ذلك يكون بمثابة تحقيق منفعة اقتصادية من خلال المنافع الاجتماعية .

المبحث الثاني

مبررات البعد الاجتماعي لوسائل النقل

في كل الأحوال فإن دخول الحكومة طرفاً أساسياً في حماية المواطن تعتبر من أهم خطوات البعد الاجتماعي لوسائل النقل . ولكن ومع ذلك فإن الحكومة لا تستطيع تحقيق هذا البعد على أكمل وجه . وكما ترغب النصوص الدستورية في ضرورة وصول الدعم إلى أصحابه وتحقيق مبدأ المواطنة .

إن تدخل الحكومة في توافر وسيلة نقل على مستوى مرتفع وبتسعيرة مقبولة للمواطن من أهم أهداف لجنة النقل بمجلس الشعب المصري من خلال عنصرى المنفعة العامة . والمصلحة القومية . وعلى الرغم من أن عنصر المنفعة العامة موجود ضمن القرارات الاقتصادية للمواطنة . والتي تقوم بتنفيذها كل المرافق الاقتصادية . إلا أننا إذا دققنا النظر بها سنجدها مليئة بثغرات يجب الحد منها إن لم يكن القضاء عليها جميعا .

فوسيلة النقل البرية . وهى تلك التي يعتمد عليها المواطن ليستطيع الانتقال من مسكنه إلى عمله غالباً ما تكون بتعريفة نقل بسيطة عن الأمر الذي جعل المشرع يتجه نحو تخصيصها للفقير إن لم يكن مباشرة فيكون ضمنياً . ولما كانت القوانين لا تمنع ذوي الدخول

المرتفعة من ركوب هذه المواصلات . لذا فإن البعد الاجتماعي قد لا يتحقق . أى أن توصيل الدعم الاجتماعي في وسيلة النقل لم يتحقق . والدعم الاجتماعي هنا يتحقق من خلال إعانة الإيرادات revenue . أى أن الدولة تتدخل بتغطية الإيرادات التي لم تغطي تكاليف الخدمة التي لا يمكن تجنبها . وتسمى في السكة الحديد بإعانة سد العجز . ويجب على كل مرفق أن يعمل توازن بين تسعير الخدمة وتكاليفه . ولكن إذا كانت الدولة لا تستطيع حماية هذا الدعم لصالح محدودي الدخل . فإن البعد الاجتماعي هنا لم يتحقق . وبالتالي يكون هذا الدعم قد أنفق في غير مكانه الحقيقي . ويعتبر أحد الأسباب الأساسية لضياع الموارد الاقتصادية .

كما أن تطبيق قوانين النقل تؤثر في حد ذاتها على التكلفة الاجتماعية فإذا ما اتجهنا نحو توحيد قواعد ثابتة للسلطات القائمة على هذا القطاع . سنجد أنها تشارك في ضياع هذا البعد من خلال ضياع الوقت على وسيلة النقل وحدوث معيار التدفق والازدحام . الأمر الذي يمنع من حدوث عنصر التكرار . ولاشك أن الازدحام هو أهم العناصر التي تتدخل الدولة من أجل تعويض تكلفته الضائعة . فإذا ما دققنا النظر سنجد أن الأشخاص طرفا أساسيا في ضياع هذه

التكلفة ، لتصبح إيرادات ضائعة إلى الأبد ، في ظل وسيلة نقل لا يمكن تخزين طاقتها التحميلية الفائضة . وعلى أثر عدم إمكانية وسيلة النقل البري من معاودة الرحلة وتكرارها بسبب عنصر الازدحام الناتج عن عنصر التدفق . لذا يتحقق عنصر الموارد الضائعة ، ولما كانت هذه الموارد الضائعة تتحملها الدولة في صورة تكاليف اجتماعية لتعويض عنصر التكلفة . فإن الدولة بهذا الاتجاه تضيع عليها موارد كان يمكن لها أن تحقق بها بعداً اجتماعياً آخر في وسيلة النقل ، وليكن حماية المواطن من تلوث البيئة الناتج عن عوادم السيارات .

والحقيقة أن البعد الاجتماعي ليس لكى يتحقق ، أن تُستنزف موارد الدولة دون وجود تعويض لتلك الموارد ، فيوجد في الدولة من هو قادر على الدفع . ومن هو دون هذه القدرة ، ومن أجل ذلك يجب تخصيص خدمة ذات مواصفات خاصة لمرتفعي الدخل وتكون ذات تعريفة نقل خاصة يقبل عليها أصحاب الدخول المرتفعة تقوم الدولة من خلالها بتعويض المبالغ التي تدفع لدعم وسيلة النقل المخفضة الأجر ، مع جعل وسيلة النقل المخفضة من خلال حصول المنتفع بها على ماركة ركوب بدلاً من التذاكر لضمان وصول الدعم لمن يستحقه . وبذلك يمنع أصحاب الدخول المرتفعة ركوب هذه الوسيلة .

ومن ناحية اخرى ضرورة محاسبة من لا ينفذ قوانين المرور كما جاءت بمنع حدوث عنصرى الازدحام والتدفق من أجل تحقيق عنصر التكرار .

المبحث الثالث
عيوب البعد الاجتماعي

لاشك أن عيوب البعد الاجتماعي ، تتمثل في عدم تحقيق هذا البعد . ويتمثل ذلك في عدم إمكانية الوصول إلى الهدف منه . فمن ناحية نجد أن استخدام البعد الاجتماعي بواسطة المرافق الاقتصادية القومية لا يشجع على عملية تطوير مرفق النقل . لأن العائد من هذا المرفق قليل جداً ، ولا يؤدي الدور الاقتصادي كما يجب ، وإذا ما اتجهنا إلى البعد الاجتماعي فإنه يتحقق من حيث المبدأ ، لكن إذا نظرنا إليه من ناحية الموضوع فسنجد أن هناك من ليس له الحق من الاستفادة من عناصر دعم الإيرادات قد يستفيد منها ، كما أن الدرجات التي خفضت من أجل استخدامها بين فئات يجب الحصول منهم على تعريفة تفوق سعر التكلفة من أجل لتعويض البعد الاجتماعي لمحدودي الدخل لا يتحقق . فالفئة الثانية والأولى من قطارات السكة الحديد والتي خصصت للطبقات المرتفعة الدخل . نجد أنها تستخدم بواسطة محدودي الدخل بدون قيود ونجد أن العاملين بمرفق السكة الحديد يساعدون على ذلك دون تطبيق اللوائح كما يجب . وبالتالي تضيع على الدولة إيرادات تعتبر من قبيل الطاقات الضائعة إلى الأبد . فمن ناحية إهمال هذه الدرجات المتازة تجعل المحدد

للمستفيدين منها لا يقبلون عليها نظراً لتدني مستوى الخدمة بها . ومن ناحية أخرى ضعف الرقابة يجعل من ليس له الحق الاستفادة من الخدمة المميزة يستفيد منها دون دفع المقابل ، وبالتالي تضيع على الدولة إيرادات يجب أن تحصل عليها لصالح الفئات المحدودة ، أو على الأقل لتعويض البعد الاجتماعي الذي تتجه الدولة لتدعيمه في شكل خدمة محدودي الدخل ، ومن ناحية أخرى يتجه مرتفعي الدخل إلى ضرب قيود البعد الاجتماعي والتي يجب أن تتمثل في ضرورة الالتزام ومساعدة أصحاب الدخول المحدودة للحصول على الدعم المخصص لهم ، دون الاتجاه إلى المشاركة في هذا الدعم الذي لم يخصص للأغنياء[1] .

كما نجد أن المطالبة بخصخصة مرفق السكة الحديد . قد يؤدي إلى تقليل التكلفة الاجتماعية . ولما كانت الدولة ترفض بيع مرفق السكة الحديد وهو من المرافق الهامة التي ترتبط بأمن وسلامة الوطن وبحق إلا أن المقصود بالخصخصة هنا ليس البيع . بل المقصود إعطاء مجموعة من كبار مستثمري الدولة بالإضافة إلى بعض المستثمرين الأجانب حق الانتفاع مع سيطرة حق الدولة في الرقابة والإشراف

---

(1) Gwilliam, J.M. & Mackic " Economics and transport policy London , 1975 . P. 50 etc.

وامتلاك ٥١٪ من قيمة الاستثمارات ، مع إلزام هؤلاء المستثمرين بتطوير هيئة السكة الحديد ليس بأسلوب الحركة فقط ، بل تنفيذ التكلفة الاجتماعية أيضاً من حيث مكافحة التلوث . وتعويض خسارة الازدحام والتوقف والذي يحقق خسارة عدم تكرار الرحلة . ولاشك أن قيام المستثمرين بتنفيذ بنود هذا العقد يحقق ضمانة التكلفة الاجتماعية التي تتكبدها الدولة في صورة إعانة أو مكافحة تلوث . إلا أن الدولة قد تكون متحفظة على استخدام هذا النوع من المشاركة الفعالة ، وبالتالي يضيع على الدولة إيرادات يمكن أن تتوفر لو أن هناك مشاركة في الاستثمار وتتضمن تحميل التكلفة الاجتماعية لمن يشارك في الاستثمار نظير خفض تلك التكلفة واستخدامها في قطاع آخر قد يكون في حاجة إليها[1] .

كما نجد أن هناك بعض السلبيات التي تستخدم بهدف المحافظة على أمن الطريق في حين أنها تزيد من حجم التكلفة الاجتماعية . فالمطبات الصناعية الضخمة على الطرق البرية تساعد على تآكل عجلات سيارات النقل العام مما يساعد على تهالك للأصل الرأسمالي قبل فوات عمره الإنتاجي . ولاشك أن ذلك يحقق عنصر

---

[1] انظر بحثنا في الإدارة البينية والنمو الاقتصادي ـ مصر المعاصرة ٢٠٠٧

وجود إيرادات ضائعة في صورة تعطيل الوسيلة وخضوعها للصيانة الحركية . فتزيد التكلفة الاجتماعية أثناء فُترة التعطل والتي تلتزم الدولة بدفعها من أجل أن تعوض التكاليف التي تزيد في هذه الحالة عن الإيرادات المخفضة .

الفصل السادس عشر
خصخصة وسائل النقل

الفصل السادس عشر
خصخصة وسائل النقل

تقديم :

تتجه معظم دول العالم . المتقدمة منها والنامية إلى تملك بعض المشروعات الحيوية والتي لا يمكن للأفراد تملكها . فمن ناحية تجد أن الحكومة ومن البديهي تمتلك عنصر السيطرة والهيمنة على جميع أفراد الشعب من أجل امتلاك زمام الأمور . وأولى هذه الأمور وجود احتكار لمجموعة من الأنشطة الحكومية التي لا يمكن أن تكون ملكاً إلا للدولة . فمنها أنشطة اقتصادية كهيئة النقل العام . وهيئة السكك الحديدية . وشركات البترول . ومرافق الصحة والتعليم وغيرها من المرافق الحيوية التي لا يجوز أن يمتلكها أفراداً أو مجموعة من الأنشطة الخاصة . وعلى الرغم من أن هناك قطاعات داخل هذه المرافق قد تم الاستعانة بالقطاع الخاص للاشتراك في تقديم خدماته إلى الحكومة التي تقوم بدور الرقابة والإشراف عليه . وهناك قطاعات أخرى يتواجد فيها القطاع الخاص بمفرده تلك التي تتضمن وزارتي التجارة الخارجية والتجارة الداخلية والتموين . ويكون دور الحكومة هو الهيمنة على الأسعار من خلال جهاز الثمن . وجهاز التخطيط للمشروعات العامة .

إلا أن الدولة في كثير من الأحيان قد تعجز عن تلبية متطلبات الشعب بسبب العجز التمويلي لهذه المشروعات أو عجزها عن الإدارة المالية والاقتصادية لكثير من المرافق الحيوية التي تمتلكها والمسئولة عن تقديم الخدمات اللازمة لاستمرار حياة المواطن . الأمر الذي جعل الكثير من تلك الحكومات وخاصة النامية بالاتجاه إلى دعوة القطاع الخاص بتملك وإدارة تلك المشروعات التي عجزت الحكومة عن أدائها .

ومن خلال هذا الفصل نتجه نحو شرح وتحليل عناصر الخصخصة بصورة عامة مع تطبيقها على صناعة النقل بكافة وسائله . كل في مبحث مستقل .

المبحث الأول

الخصخصة ... المفهوم والمبررات

تعني الخصخصة تحويل كل ممتلكات الدولة إلى القطاع الخاص . أى ان الدولة تدير ولا تمتلك . نظراً لأن ملكيتها تعني الإنفاق وتجمل التكلفة من أجل الحصول على موارد تحقق لها أهدافها . ولما كانت معظم الدول النامية نفقاتها أكبر من إيراداتها . الأمر الذي جعلها لا تستطيع بهذه الموارد الضئيلة أن تفي بكل متطلبات الشعب . بالإضافة إلى أن معظم القطاعات التي في ملكية الدولة لا تحقق أرباح وتتسبب معظمها في حدوث عجز دائم في الموازنة العامة للدولة تزيد من أوجاع الدولة الاقتصادية ، وعلى أثر انهيار المارد السوفيتي وأوروبا الشرقية . فقد اتجهت معظم دول العالم إلى منهجية الاقتصاد الحر . أو ما يسمى بالخصخصة . الأمر الذي جعل معظم الدول النامية تتجه إلى محاولة إتباع نفس المنهجية مع بعض التحفظات التي تأخذ طابع البطء في التطبيق خوفاً من الفشل أو بسبب أن الدولة تحتاج إلى بعض الوقت لكى تتحول من النظام الاشتراكي إلى النظام الرأسمالي الحر . أو لأن القطاع الخاص في بعض الدول لم يصل لمرحلة النضج الاقتصادي الذي يجعل الأنظمة النامية تطمئن لأن تدار قطاعات الدولة بواسطة اقتصاديات السوق . ولكن هل القطاع الخاص يدير كل

قطاعات الدولة أم أن هناك بعض الأنشطة التي لابد أن يديرها القطاع العام . وتنفرد الدولة من خلالها إلى التحكم والسيطرة والهيمنة على أفراد الشعب .

ولقد ارتبط مفهوم الخصخصة ببيع القطاع العام . نظراً لعدم قدرة هذا القطاع على الأداء المحكم الذي يدر دخولاً تحقق الهدف . ولكن هل هذا الهدف يعني تحقيق سيولة liquidity أم تعني تعظيم كل المتغيرات الاقتصادية التي تؤدي إلى زيادة في الدخل القومي تحقق رفاهية .

لاشك أن وجود أمراض اقتصادية كثيرة مثل التضخم . وعجز الموازنة العامة والبطالة وبطء معدلات النمو يمثل طاقة وصداع دائم لمعظم الدول النامية الأمر الذي يجعل معظم هذه الدولة تبحث عن العلاج الأمثل لمثل هذه الأمراض . ولاشك أن الخصخصة المقننة هي علاج أمثل بشرط وجود مبادئ عامة يجب أن تتبناها هذه الدول . من أجل حدوث علاج جذري بدلا من التغيير وعدم جنى الثمار .

ولذلك وعلى أثر ما تؤكده معظم الأقلام[1] بأن القطاع العام قد ينتج عنه إهدار للموارد الاقتصادية . وإعطاء دعماً بدون مبرر .

---

[1] د. حماده فريد منصور ـ اقتصاديات النقل ـ مركز الاسكندرية للكتاب ١٩٩٨ ص ٣٩١ وما بعدها .

وتوظيف غير كفء للموارد البشرية ، وعدم تحقيق للعدالة الاجتماعية . بالإضافة إلى وجود فجوة كبيرة بين كل من الادخار والاستثمار . فقد اتجهت معظم الدول النامية إلى ضرورة التحول من القطاع العام إلى نظام آليات السوق . وذلك لإعطاء القطاع الخاص وزناً أكبر . باعتباره أكثر كفاءة في استخدام أو تخفيض الموارد من أجل خلق أنشطة أكثر إنتاجية .

ولما كانت الخصخصة هى الوسيلة المثلى لخلق هذه الأنشطة ومنحها الدفعة القوية التي تحدث بلا شك زيادة في الطاقة الإنتاجية (الإنتاج) . لذلك يجب أن تشجع الحكومة هذه الخصخصة مع وجود الرقابة والإشراف وتصحيح الأوضاع الخاطئة بتعديلها في حالة النقص أو المحاسبة في حالة الخطأ الجسيم المتعمد . ومن هذا المنطلق يتضح لنا مبررات الخصخصة .

المبحث الثاني

مبررات الخصخصة في وسائل النقل

١ـ القضاء على الاحتكارات الحكومية .

٢ـ تقليل معدل التكلفة وضبط معيار الجودة .

٣ـ تحميل التكلفة للمستفيد .

٤ـ تحقيق الفرصة البديلة بتخصيص الموارد أحسن تخصيص .

٥ـ المشاركة في سد عجز الموازنة العامة .

٦ـ تحقيق الإدارة الناجحة في الإنتاج والتسويق .

١ـ القضاء على الاحتكارات الحكومية :

لاشك أن تحديد الأنشطة الحكومية والمرتبطة بسيطرتها عليها إدارة وتمويلا يجعل من هذه الأنشطة محظورة على القطاع الخاص ولا يجوز للقطاع الخاص المشاركة في إدارتها. ولاشك أن ذلك يمنع حافز الجودة . ولاشك أن احتكار الحكومة للمشروعات لم يحقق أى أرباح ولم يحقق أى زيادة في الإنتاجية نظرا لأن المشروعات المحتكرة لا تهدف إلى تحقيق أرباح بل تتجه نحو توصيل السلعة للمستهلك بأقل سعر من خلال دعم حكومي . وعلى الناحية الأخرى . فإن النشاط المحكم لا يتضمن الجدية الكاملة في الإنتاج أو التسويق . بل هو يكون محدد سلفا بحجم معين من الإنتاج . وكذا بأسلوب معين . كذا يتم

تحذيد التسويق من خلال أجهزة بعيدة عن المنافسة . الأمر الذي غلق فجوة فيما بين الإنتاج والاستهلاك فيحدث ركود يؤدي إلى خسائر . نفس الشئ في قطاع النقل. حيث أن الإنتاج يكون بعيداً عن سيطرة الإدارة . وبالتالي قد يحدث تعطيل لوسيلة النقل في منطقة التشغيل فتتولد طاقات معطلة تصبح طاقات ضائعة إلى الأبد . أما إذا كان القطاع الخاص هو المسيطر على وسائل النقل فلا يجوز تحديد مسار إجباري إلى وسيلة النقل ، بل يكون من خلال تحديد مسار غير تفصيلي . ويتوقف دور الحكومة على الإشراف والتوجيه وهو الدور الذي يقوم به التشهيل حالياً في وسائل النقل ، ولاشك أن خصخصة النقل تعطي دفعة قوية لجميع الوسائل بصورة عامة . والنقل الجوي بصورة خاصة في تحقيق طموحات لا يمكن حصرها . كما أن التمويل التأجيري سيقضي على عقبات التمويل النقدي في حالة عدم توافره . بالإضافة أن هناك بعض الأنشطة التي لا يصلح استخدام أو سيطرة الحكومة عليه مثل الأنشطة السياحية . فصناعة السياحة مرتبطة بحرية الاستخدام والاستبدال وبالتالي يجب أن تتم من خلال وسائل نقل برية وجوية مستقلة . بحيث تتابع عملية الجذب السياحي في كل مكان . فكلما تم افتتاح نشاط سياحي في مناطق شبه نائية كلما كان ذلك بمثابة اتجاه

القطاع الخاص بافتتاح وسيلة نقل على نفس الخط بعيدة عن الروتين الحكومي . أو بمعنى أدق إذا كان هناك وسيلة نقل ناجحة كان بمثابة تشجيع على الأنشطة السياحية القادرة على المنافسة الدولية ، ويكون ذلك بمثابة زيادة حجم الطلب على وسائل النقل البرية لسياحة داخلية . وزيادة الطلب على النقل الجوي في حالة السياحة الدولية . هذا إلى جانب احتياج السياحة سواء كانت سياحة دولية وسياحة داخلية لوسائل النقل السياحي الداخلي الذي يباشر أنشطته الخدمية في كل أجواء العاصمة السياحية دون الانتظار إلى أوردر (order) تشغيل من الجهة الحكومية ، ولاشك أن ذلك لن يتحقق إلا من خلال خصخصة وسائل النقل بصفة عامة .

٢ـ تقليل معدل التكلفة وضبط معايير الجودة :

يرتبط الأداء الحكومي بزيادة معدل النفقات وعدم الاهتمام بمعدل التكاليف للمشروع .حيث يرتبط هذا الأداء بكثرة نفقات رؤساء مجالس الإدارات والمتمثل في بدلات التمثيل وبدل السيارات أو تكلفة الخدمة التي تقوم بمساعدة الإدارة . كذا زيادة معدل تكاليف المواد الأولية نظراً لعدم الاحتكام إلى الوفرة في التكاليف لأن تلك المواد ليست ملكاً لصاحب المشروع بل هى ملكاً للدولة . ولما كانت الوظيفة ليست مرتبطة بامتلاك عناصر الإنتاج لذا فإن الموظف لا يهمه التوفير

في التكاليف . كما أن معدل التكلفة الاجتماعية تصبح مرتفعة جداً في الأداء الحكومي نظراً لارتفاع معدل التلوث في شركات قطاع الأعمال . مما يؤدي إلى ارتفاع التكلفة الإجمالية للمنتج . ولاشك أن خصخصة القطاع العام سيجعل المستثمر المالك يخفض من تلك التكاليف ويعمل على خفض معدل التكاليف لأن في هذه الحالة سيتحمل معدل التكاليف الإجمالية فإذا ارتبط ذلك بتحمل المستهلك بها فإن ذلك سيكون بمثابة انخفاض حجم الطلب . كما أنه ودائماً فإن الجودة للمنتج الحكومي لا تكون على المستوى المطلوب ، أى تكون بأقل درجة في الجودة نظراً لأن المنتج دائماً ما يكون بأسعار أقل من أسعار القطاع الخاص في حالة دعمها في بعض المنتجات في حين أن البعض الآخر ورغم قلة جودته تجدها أعلى سعراً . ويتجه البعض بالقول وهذا ليس صحيحا بأن ارتفاع أسعار القطاع العام لبعض السلع يكون مقابل الضمان الذي يعطيه هذا القطاع لمنتجاته وصلاحية استخدام المنتج . الا ان هذا ليس صحيحا . فمعظم المنتجات سواء كانت قطاع خاص أو عام تتحمل عبء الضمان الذي يعطي لمستهلكيها حق الرجوع للصيانة وتوجيهات استخدام المنتج بالطريقة الصحيحة . ولاشك أن خصخصة القطاع العام يعطي دفعة قوية أمام العاملين بالقطاع الخاص بانخفاض

حجم التكاليف إلى أقصى درجة بحيث يكون ضمن الوفورات الداخلية والخارجية إلى أقصى درجة ، كذا فإن حجم المنافسة في القطاع الخاص تحقق عنصر الكفاءة والجودة العالية من أجل زيادة حجم الطلب ، ولاشك أن عنصر الجودة والتكلفة مرتبط أيضاً بمرفق النقل . فمن خلال وسيلة نقل تقاس بطن / كيلو متر أو طن / ميل سيكون مرتفعة أما وسيلة نقل مملوكة لصاحب المشروع ستبذل قصارى جهدها من أجل تخفيض حجم التكاليف . وبالتالي تخفيض التكاليف الكلية للمنتج بما يحقق معدل المنافسة المطلوبة في سوق النقل .

٣ـ تحميل التكلفة للمستفيد مباشرة :

لاشك أن توجيه الإنتاج الحكومي لمنافذ الاستهلاك المباشر المتمثلة في المجمعات أو فروع القطاع العام يفتقد كثير من المرونة . حيث أن القطاع العام عندما يقوم بعملية الإنتاج فإنه يتجه في تسويق منتجاته من خلال مرحلتين . فمرحلة يتجه إلى بيعها إلى القطاع الخاص أولاً . أو الجمعيات الاستهلاكية ثم بعد ذلك تذهب إلى المستهلك النهائي . ولاشك أن ذلك يكون بمثابة ارتفاع معدل التكلفة من خلال هذا الاستهلاك الثنائي . وأما بيعها في فروعه والتي دائماً ما تكون مرتفعة الأسعار. أما القطاع الخاص فإن المستثمر يعتبر في حد ذاته آخر المنتجين ويعتبر في حد ذاته الحقل الذي يمكن أن يستفيد

منه المستهلك أو المستفيد المباشر للسلعة دون وجود وسطاء للبيع . وإذا كان هناك وسطاء فتكون من خلال رجال البيع لنفس القطاع الخاص مما يؤدي إلى تقليل سعر الوحدة من الإنتاج . كما أن هذا المبدأ يخضع لمبدأ المستفيد الأول أو تحميل التكلفة للمستفيد الأول . وحيث أن هناك بعض الخدمات بالقطاع العام لا يمكن حصرها بالنسبة لتحميل التكلفة للمستفيد منها مباشرة . فوسائل النقل لا يمكن تحميل التكلفة للمحدد باستهلاكها . فوسيلة النقل بالسكك الحديدية مثلاً لا يمكن تحميلها للمستفيد الأصلي . حيث أن القطارات بها درجات مختلفة من التسعيرة ويمكن لأصحاب الدخول المرتفعة أن يستخدموا تلك الدرجات الأدنى وبذلك يصعب على المحدد للاستفادة من الخدمة الحصول عليها . كما يمكن العكس أن يستفيد أصحاب الدخول المخفضة على خدمة عليا غير مخصصة لهم وهذا في حد ذاته ضياع للموارد وافتقار عنصر التمييز في التعريفة . ولكن في القطاع الخاص لا يمكن أن يحدث ذلك . فالخدمة في قطاع النقل الخاص محددة سلفا من قبل مالكها . فلا يمكن أن يحصل على الخدمة سوى الذي يدفع فئة تكلفتها نظراً لأن الرقيب على الاستهلاك هي الخدمة نفسها وتسعيرة تكلفتها مما يقلل من حجم الإيرادات الضائعة وبذلك

يكون خصخصة وسائل النقل تعتبر حجة على القطاع العام بعدم نجاحه في تقدير الأمور وافتقار الرقابة التي يمكن لها أن تقلل من حجم التكاليف الكلية .

٤ـ تخصيص الموارد الاقتصادية :

لاشك أن عملية تخصيص الموارد الاقتصادية ترتبط بندرة هذه الموارد وعجزها عن سد كل المتطلبات الاقتصادية الكلية . الأمر الذي يجعل الدولة في حيرة من أمر القطاعات التي تبغي تشجيعها ، ونظرا لعدم وجود التمويل اللازم . فأن الدولة نجدها تنفق الملايين على مشروعات غير مربحة من الناحية الاقتصادية نظراً لسوء الإدارة أو لعدم استغلال الأصول أحسن استغلال . والقطاع الخاص قادر على تخصيص هذه الموارد بجدية تامة نظراً لأنه يخصص تلك الموارد من أجل الحصول على أكبر عائد ويوازن في ذلك بين التكلفة الاقتصادية والعائد منها . فإذا هو وجد أن العائد يفوق التكلفة فإنه يكون قد نجح في استثماره . وإن هو وجد أن التكلفة تفوق العائد فإنه دائما يبحث عن الفرصة البديلة .

وصناعة النقل في كل الدول النامية ليست على المستوى المطلوب . بل إنها وصلت من الإهمال مداه . الأمر الذي جعل حوادث القطارات وحوادث الطريق العام من الأهمية بمكان . ولاشك أن تحمل

الدولة مسئولية تكاليف النقل في صورة احتكار هذه الصناعة يجعل الدولة غير قادرة على تخصيص موارد النقل بالصورة التي تجعلها تحقق نجاحاتها التنافسية . مما يجدر بنا القول أن خصخصة صناعة النقل أمر ضروري مع وجود إشراف من الدولة على هذه الخصخصة . فالدولة هنا لا تملك ولكنها تدير . فقطاع النقل الجوي على الرغم من أنه مملوك للدولة إلا أنه يطبق قواعد اقتصاديات السوق . فيحقق أرباحاً طائلة وحقق من التطور ما يجعله منافساً قوياً في مجال النقل الجوي العالمي . وخصخصة النقل ليس بلازم أن تكون بشراء طائرات مرتفعة التكلفة تكون في صورة استئجار هذه الطائرات من شركات طيران أخرى بعد أن يتم تخصيص المطارات المملوكة للدولة . أو يتم السماح للقطاع الخاص بإنشاء مطارات مملوكة لتشغيلها أو صيانتها . ولكن في النهاية نوضح آن شركات الطيران العالمية وعلى الرغم أنها مملوكة للدولة الا أنها تطبق من خلالها قواعد اقتصادبات السوق . فالدولة لا تتحكم في أسلوب التشغيل بل آن هناك رئيسا لمجلس إدارة الشركه يجري التعاقدات وفقا لحجم الطلب . وفي ضوء القواعد الدولية . ولاشك أن ذلك يحقق الفرصة البديلة التي تؤكد صلاحية النقل الجوي للخصخصة في حالة عدم قدرة الدولة على تلبية متطلباته

العالمية . كما يجب أن تكون تلك الخصخصة من خلال التنسيق بين قطاعات أخرى هامة مثل قطاع السياحة الذي هو المحور الرئيسي في شركات النقل الجوي . أما قطاعات النقل البري والسكك الحديدية فلا زال أمامه الكثير لكي يحقق مثل هذه النجاحات نظراً لسيطرة واحتكار الدولة له . ونظراً لارتفاع تكاليف تطويره . ومن أجل ذلك نرى أن التاجير التمويلي هو أحد العناصر الهامة في مجال النقل بالسكك الحديدية . حيث تستطيع الدولة تأجير القطارات الحديثة والمتطورة لتشغيلها والحصول منها على إيرادات مرتفعة بدلاً من هذه الأصول المستهلكة والتي تصمم الدولة على تشغيلها والحصول من الأفراد على مقابل مرتفع رغم سوء الخدمة وارتفاع معدل التكلفة الثابتة . ولاشك أن استئجار أصول السكك الحديدية سيفتح آفاقاً جديدة في مجال النقل بالقطارات بحق استغلال الموارد بأسلوب اقتصادي يحقق المطلوب منه . وفي نفس الوقت يخفض من حجم التكاليف الكلية بعد خصم تكلفة الأصول التي سيتم استئجارها . وبذلك تصبح الخصخصة أحد الوسائل الهامة في تخصيص الموارد أحسن تخصيص من أجل الحصول على أكبر عائد في مقابل أقل تكلفة . كما أن تكلفة صيانة الموارد والأصول سيتحملها المشروعات المستغلة

لتلك الأصول بما يحقق موارد أكثر من تكاليف استغلال تلك الأصول والموارد . فهناك في هيئة السكك الحديدية أراضي لم تستغل بعد وتدفع الهيئة تكاليف ثابتة عليها . كذا خطوط تم إلغائها أو لم تستغل بعد تلك الخطوط الغير مستغلة تزيد من معدل التكاليف الثابتة مما يزيد من معدل التكلفة الإجمالية . ولاشك أن دخول القطاع الخاص كمستثمر أو طرفاً ما يحق له استغلال تلك الموارد في مشروعات أخرى أو يؤجرها لأى أنشطة أخرى كمعارض أو أى نشاط رياضي أو ترفيهي للهيئة تحصل منه على إيرادات أو تؤجرها للغير مقابل أجر يخفض من معدل التكلفة الثابتة . فلا شك أن ذلك سيعد استغلالاً للموارد يختلف عن عدم استغلال موارد ضائعة إلى الأبد .

٥ـ خفض العجز في الموازنة العامة :

تنطلق حسابات الموازنة العامة للدولة من خلال مجموعة الإيرادات والنفقات السيادية للدولة . أى الفرق بين الإيرادات التي تحصل عليها الدولة وبين النفقات التي تنفقها على جميع مرافق الدولة المختلفة ولما كان عجز الموازنة العامة من أهم تحديات الدولة والذي وصل في سبتمبر ٢٠٠٧ إلى ٥.٥ ٪ من الناتج القومي الإجمالي . وتسعى الدولة إلى تخفيض هذا العجز إلى ٣ ٪ في المستقبل . وأن هذا العجز قد لا يمثل خطرا كبيراً ما دام هناك معدلات نمو مستمرة

وصلت في عام ٢٠٠٧ إلى ٧,١ [١] ، ولاشك أن معدلات النمو مرتبطة بحجم الاستثمارات وأن تصريحات بعض المسئولين بأن هناك حوالي ١١,٥ مليار جنيه ، تم ضخها في السوق المصري كاستثمارات في قطاعات مختلفة[٢] ستزيد المسئولية ، فهذه المبالغ إن صح القول بها ، يجب استغلالها في قطاعات تخفض من عجز الموازنة العامة ، وذلك من خلال الاستثمار في القطاعات الحيوية ، ولاشك أن قطاع النقل بكافة وسائله من القطاعات التي لا تجذب الاستثمار إليها خاصة وأن الدولة تسيطر عليه بكل مرافقه ، ولاشك أن دخول القطاع الخاص في استثمار إحدى مرافق النقل ، وليكن النقل في السكك الحديدية سيوفر على الدولة تكاليف سيادية هى في أمس الحاجة إليها ، علاوة على أن التكلفة الاجتماعية ستنخفض على أثر تحمل هذه المشروعات لجزء كبير من هذه التكاليف مما يؤدي إلى استخدام هذه الأموال في ضخ استثماري جديد يخفض من عجز الموازنة العامة .

إن استجابة الاستثمارات لعملية الإصلاح الاقتصادي هو أمر هام جداً . وأن مصر لازالت أمامها مشواراً طويلاً في الإصلاح من خلال

---

(١) د. بطرس غالي ـ ضبط المالية العامة وعجز الموازنة ـ الموقف الاقتصادي ـ الأهرام الإقتصادي ـ العدد ٢٠١٨ / ٢٠٠٧ ص ١٢

(٢) د. محمود محي الدين ـ برنامج اتكلم في الفضائية يوم ٥ / ١١ / ٢٠٠٧

عقداً اجتماعياً بين الدولة والقطاع الخاص . وبين الدولة والمواطن تلك الأطراف التي يجب أن تؤثر في حجم الإصلاح الاقتصادي ويتحقق من خلالها دخول القطاع الخاص التي ستتأتى من خلال الاستثمار في مجال النقل وخاصة النقل في السكك الحديدية كمشروعات البنية التحتية أو الأساسية بما يخفض من حجم البطالة التي وصلت في مصر إلى ٢,٩ [١] من الناتج القومي . ولاشك أن ذلك سيؤثر إيجابياً على الدخل القومي ، وبالتالي يقلل من العجز في الميزان الجاري بما يتلاءم مع حجم الاستثمارات الجديدة . إن الخصخصة لا تعني كما قلنا بيع الأصول ولكنها استثمار أمثل لهذه الأصول لكي يعود على الاقتصاد بالفائدة ، والفائدة التي نعنيها هنا . هو تقليل معدلات البطالة . وعجز الموازنة ، وزيادة معدلات النمو . إلى غير ذلك من المعدلات الاقتصادية التي لا يمكن أن تتغير إلى الأفضل إلا إذا شارك القطاع الخاص الناجح بكل مقوماته في حركة الإصلاح .

٦ـ الإدارة الناجحة والتسويق الفعال :

يتمثل التسويق الناجح في تحديد حجم الطب على السلع والخدمات التي في طريقها إلى الإنتاج النهائي .أى ذلك التسويق

[١] د. سمير رضوان ـ مرجع سابق

السابق للإنتاج . بمعنى تهيئة السوق لاستقبال هذا المنتج . ولاشك أن ذلك لن يتأتي بدون إدارة تسويقية وإدارة ناجحة ، ولما كان القطاع العام قد فشل في معظم القطاعات التي عمل فيها باستثناء قطاع النقل الجوي . فإنه يجب أن يكون هناك إدارة ناجحة من القطاع الخاص تتمثل في دخولها حركة الاستثمار مع تحمل مسئولية كاملة عن تسويق الطاقة الإنتاجية للدولة .

إن خصخصة الأموال تتطلب إدارة ناجحة من خلال وضع مجموعة من القواعد المنظمة . وربط ذلك بفاعلية الإنتاج وضخ استثمارات في كل قطاع مع حدوث توازن وتفاعل بين القطاعات المختلفة . إن عنصر الإدارة الناجحة لابد أن يتضمن عنصر العدالة الاجتماعية بكل عناصرها فالعدالة لا تعني حصول كل فرد يحتاج إلى ما يريد . بل هى إعطاء الفرصة كاملة أمام الجميع مع تنافس الجميع في الحصول على الفرصة من خلال عنصر الكفاءة . وعلى من يحصل على الفرصة أن يستثمرها ويدفع مقابل هذا ضريبة النجاح . تلك الضريبة التي تخفض من حجم التكاليف الاجتماعية فتحقق تحسنا في القطاعات الأقل تطوراً مع استمرار إعطاء الفرصة لمن هو أكفأ وتشجيعه ومحاسبته . وكما كان القطاع الخاص هو الأكفأ أداءاً وماليا

فيجب إعطائه الفرصة كاملة في الإدارة والاستثمار مع تشجيعه ومحاسبته من أجل تحقيق الهدف الذي يتبلور في زيادة حجم التطوير في كل القطاعات الإدارية والتسويقية . الأمر الذي سيخلق منافسة عالمية تزيد من حجم الصادرات المنظورة وغير المنظورة بما يحقق توازن في ميزان المدفوعات .

تم بحمد الله

الخاتمة

من خلال فصول هذا الكتاب تناولنا كثير من الآراء بخصوص علم اقتصاديات النقل . سواء كان نقلاً برياً أو بحريا أو جوياً ولكن ليس باستفاضة . على أمل إن شاء الله أن نقدم للقارئ كتاباً جديداً في اقتصاديات النقل البحري يحتوي على كل عناصر النقل البحري وقانون البحار . ولعلنا نكون قد وفقنا في عرض مبسط لاقتصاديات النقل بفروعها المختلفة . ولكن لابد أن نخصص مقوله نهائية يجب عرضها ألا وهى خصوصية اقتصاديات النقل . الأمر الذي يجعل معظم رجال الأعمال يبتعدون عن تمويل مثل هذه المشروعات الهامة . والخصوصية تتواجد من خلال عرض الخدمة في حد ذاتها . فوسيلة النقل البري مثلا نجدها في حالة من التذبذب وعدم الاستقرار . من ناحية لوجود أكثر من وسيلة منافسة كالسكك الحديدية أو مترو الأنفاق أو السيارات بالتناوب . وسواء كان هذه أو ذاك فالأمر في غاية الأهمية . فالاستثمار في قطاع النقل يجب أن يحصل على مساحة كبيرة من تخطيط الدولة . من خلال العناية ببنية النقل . سواء كانت بنية تحتية أو فوقية infrastructure من أجل جذب المستثمر في

هذا القطاع الهام . كما أنـه يجـب أن يـتم تـشجيع المـستثمر الأجـنبي لدخول عالم استثمار النقل . إما بالمشاركة في رأس المال . وإما في نظام التأجير التمويلي . نظراً لارتفاع التكلفة الاستثمارية . وخصوصاً في تكلفة الأصول الثابتة . فالحصول على الأصول المتحركة سواء كان قطاراً أو سيارة قطاع عام . أو طائرة . أو سفينة يحتاج إلى حجم أكبر من التمويل . وهذا هو الأمر الذي يجعل غالبية المستثمرين investors يبتعدون عن الاستثمار في هذا المجال . علاوة على أن الربحية المنتظرة تكون غير مؤكدة . وتستمر فترة طويلة من أجل الحصول عليها لعدم استقرار الإيرادات . الأمر الذي يجعل الحكومة تتدخل لتعويض هذه الإيرادات في معظم الأحوال . نظراً لأن الإيرادات لا تغطي التكاليف المنفقة . أما قطاع النقل الجوي فهو مستقر وإن كان يحتاج إلى زيادة أسطوله في ظل التطور العالمي الهائل في هذا القطاع . ولكن ما هو الحل ؟ .. الحل وكما نوهنا سابقا في خصخصة وسائل النقل وخاصة النقل البري سواء كان بالسكك الحديدية أو سيارات نقل الركاب والبداية في ضرورة العناية بالبنية الأساسية . كذا ضرورة وجود دارة على مستوى مرتفع من الخبرة والعلم . وإعادة هيكلة العاملين بالسكك الحديدية . وأن يتم تدريب

سائقي القطارات بمستوى أعلى بحيث يكون قادراً على مواجهة الظروف الاستثنائية وعلاج الإشارات والتحويلات التي تسيطر على حركة القطارات . الأمر الذي قد يقلل من حوادث القطارات . كذا يجب الاتجاه نحو نظام التأجير التمويلي في حالة عجز المستثمر عن توفير معظم التكاليف . ولقد شرحنا كيف يمكن لهذا النظام أن يحقق نجاحاً في قطاع النقل بالسكك الحديدية .

أما بخصوص المستثمر نفسه سواء كان مصرياً أو أجنبياً ، فيجب منحه الثقة الكاملة بتحقيق أرباح وعوائد تجعله يقدم على الاستثمار في قطاعات النقل ، من حيث وضع تشريعات قانونية تؤكد له ذلك سواء من حيث التعويض في حالة الخسارة الخارجة عن نطاق الإدارة أو المستثمر نفسه ، أو من حيث تهيئة الظروف والمناخ الاستثماري له . بعدم فرض ضرائب مرتفعة تعوقه في أول الأمر . ومنحه الأراضي التي يمكن أن ينشئ عليها محطات للصيانة ومخازن للسيارات أو ينشئ عليها محطات جديدة للقطارات أو المترو مع وجود قيود على المستثمر بضرورة التطوير الجذري لوسيلة النقل التي سيعمل فيها ، سواء كان بالنسبة لتطوير البنية الأساسية . أو بالنسبة للطاقات المتحركة . كذا تشغيل عمالة مصرية خالصة في حالة

المستثمر الأجنبي ، الأمر الذي يفتح آفاقاً جديدة للعمالة والقضاء على البطالة ..

خلاصة القول .. أنه يجب أن يكون هناك عقداً اجتماعياً فيما بين الدولة والمستثمر . كل طرف عليه مسئولية كبيرة يجب أن يؤديها وبأمانة كاملة . من أجل الحصول في النهاية على منتج صالح للاستفادة منه يحقق الهدف الاجتماعي . كما يحقق الهدف الشخصي للمستثمر ..

المراجع باللغة العربية

أولاً : الكتب العامة :

١ـ د. حماده فريد منصور ـ اقتصاديات النقل ـ مركز الإسكندرية للمكتبات ١٩٩٨ .

٢ـ د. سعد الدين العشماوي ـ تنظيم وإدارة النقل ـ مكتبة عين شمس ـ القاهرة ـ ١٩٧٥ .

٣ـ د. على البارودي ـ مبادئ القانون البحري ـ م المعارف ـ الإسكندرية ١٩٧٥ .

٤ـ د. كارولين أولوين ـ اقتصاديات النقل البحري ـ ترجمة مختار السويفي ـ مطابع مدكور ـ القاهرة ١٩٧٩ .

٥ـ د. محمد سليمان هدى ـ اقتصاديات النقل البحري ـ دار الجامعات المصرية ـ بدون تاريخ نشر .

ثانيا : المجلات العلمية :

١ـ د. إبراهيم يوسف ـ ثورة في ميناء الثغر ـ الأهرام الاقتصادي ـ العدد ٢٠٠٦ لسنة ٢٠٠٧

٢ـ د. أحمد عبد السميع علام ـ دور الإدارة البيئية المستدامة في تحقيق النمو الاقتصادي ـ مجلة مصر المعاصرة ـ القاهرة ٢٠٠٧

٣- عصام رفعت - الأهرام الاقتصادي - العدد ١٣٦٤ لسنة ١٩٩٥

٤- د. فاروق ملش - النقل متعدد الوسائط - هل نحن مستعدون للأخذ به - الأهرام الاقتصادي - العدد ١٣٦٤ لسنة ١٩٩٥

٥- محمد إبراهيم صالح - الأهرام الاقتصادي - العدد ٢٠٠٦ لسنة ٢٠٠٧

٦- ربان / محمد بهي الدين مندور - الأسطول التجاري المصري - الأهرام الاقتصادي - العدد ١٣٠٦

ثالثا : مصادر مختلفة :

١- جريدة الأهرام ١٥ / ١٢ / ٢٠٠٤ م .

٢- مهندس / محمد منصور - جريدة الأهرام ١٢ / ٥ / ٢٠٠٦ م .

المراجع باللغة الأجنبية

1. *Bawer sox, calabro, interoduction to Transporation, 1981 .*
2. *Button, K. J, & Pitfield, international railway Economic 1934*
3. *Cufly , E. F. H. , Wirld freghts, 1964*
4. *faulks, R. W , Principles of transport, London 1990*
5. *Freeman , M & Aldcraft, P " The Atlas of Pritish rail way History 1985*
6. *Gayton E. German Nickolas, Highway Transportation Management 1963*
7. *Gwillion & Mackie " economics and Bublic palicy" 1975*
8. *Harper, The Transportation in Amerca 1978*
9. *J. B. lansing : The Motovation of the demand for Air transport" 1964*
10. *J. Mercier, L'homme et le transport institute du transport Arien 1964*
11. *Law, D. " The Transport and distribution Manger's guide to 1992*
12. *Lonogist, : Canadian fact, inside SAS international 1991*
13. *Marth Beckman, Transportation Economy and urban concatration, 1963*
14. *O'laughlin C.. " The economics of sea Transport " Oxford, 1967*
15. *Sampson, R. J. & M. T. : " Pomestic transportion practice, theory and palicy " 1973*
16. *Stubbs, P. C and athers, transport Economics, London 1984*

17. Vine , P.j, " Marketing stvalegies utilization of The world wild wells of intenet by Commercial Air lines 1995

18. William R, spriegel, prenciples of Business organization of operation 1961

الفهرس

